This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

Stanford University Libraries
3 6105 120 057 729

Meine Beobachtungen in Süd-West-Afrika.

Tagebuchnotizen und Schlußfolgerungen

von

Dr. Semler, M. d. R.

Alle Rechte vorbehalten.

Dritte Auflage.

Hamburg 1906.

Hermann's Erben, Verlag der „Hamburger Nachrichten".

DT 703
S472
ed. 3

STANFO

25/-
Franz Schu[illegible]

Meine Beobachtungen in Süd-West-Afrika.

Tagebuchnotizen und Schlußfolgerungen

von

Dr. Semler, M. d. R.

Alle Rechte vorbehalten.

Hamburg 1906

Verlag und Druck von Hermann's Erben.

THE HOOVER LIBRARY

Am 26. September vormittags 8 Uhr traf ich vor Swakopmund ein. Ich hatte mich bereits für die Inlandreise fertig gemacht, das heißt nach dem Vorbilde des Schutztruppensoldaten gekleidet, hielt Wäschesack und Schlafsack zum Festschnallen auf Reittiere bereit und hatte mein übriges Gepäck zur Aufbewahrung in Swakopmund bestimmt für den Fall, daß ich den Dampfer hier verlassen und mit Küstendampfer nach Lüderitzbucht fahren mußte. Da brachte der zuerst an Bord kommende Landungsoffizier die Mitteilung, daß der Gouverneur sich auf unserem Dampfer nach Lüderitzbucht zur Besichtigung der fertiggestellten Eisenbahnstrecke Lüderitzbucht in der Richtung Kubub einschiffen werde. Unser Dampfer lief also Lüderitzbucht an, und ich hatte den Vorzug, mit dem Herrn Gouverneur, den ich alsbald kennen lernte, im Wechselgespräch über das Land einen Tag an Bord zu verweilen, noch bevor ich das Land betrat. Am nächsten Morgen 10 Uhr liefen wir in Lüderitzbucht ein. Vor meinem Gedächtnis stand die Frage eines meiner Herren Kollegen in der Budgetkommission bei der Erörterung über die Bewilligung der Bahn Lüderitzbucht-Kubub: „Wer sagt uns denn, daß Lüderitzbucht nicht auch ein von der Phantasie ausgeschmückter Küstenstrich ist, den wandernde Sände verwehen wie die Mole von Swakopmund?“ Damals hatten uns zwei Kapitäne der Handelsmarine aus der Verlegenheit geholfen, und gestützt auf ihre Aussage hatte ich im Reichstag Lüderitzbucht als den einzigen Hafen bezeichnet, von dem aus die Erschließung des Südens der Kolonie ins Auge zu fassen sei. Konnte das, was ich nun vor mir liegen sah, vor meiner damaligen Annahme bestehen? Mit dem Regierungsbaumeister hatte ich vom Promenadendeck an Hand der Seekarte die Küstenbildung beobachtet; als der Anker fiel, ging ich auf die Kommandobrücke. Das Schiff hatte bei seiner Einfahrt in die Bucht auf Backbordseite die dem Lande vorgelagerten beiden englischen

Inseln, die Seehundsinsel und die Pinguininsel, passiert, hatte dann seinen Kurs durch den Roberthafen genommen und lag nun auf 8 Meter Wassertiefe zwischen dem Lande und der auf seiner Steuerbordseite erscheinenden Haifischinsel, welche deutsch ist, weil sie bei der Abtretung als Halbinsel und nicht als Insel angesehen wurde. In der Tat verbinden bei Ebbe freiliegende Riffe und eine Brücke die Haifischinsel mit dem Festland. Bei der Lage des Schiffes hatte man von der hohen Kommandobrücke einen Rundblick über Wasser und Land, wie er umfassender und genauer nicht gewonnen werden kann. Wie in norwegischen Fjorden ist hier die blaue See eingebettet in höhere graugelbe Bergzüge, die nicht, wie sonst die Küste, mit gelbem Dünensand überdeckt sind, sondern in denen die graubraunen Klippenbildungen scharf hervortreten. Nur die Talsenkungen füllt der gelbe Sand, dieser spülte auch empor, als ich, um den Ankergrund zu beobachten, den fallenden Anker verfolgte; das Schiff kam alsbald zum Stillliegen über Grund; der Anker hielt in dem zwei Fuß tiefen Schlick und dem einen halben Meter tiefen Kies, welcher über dem felsigen Boden liegt.

Mit uns im inneren Roberthafen lag gerade voraus der englische Wasserdampfer, welcher von Capstadt das notwendige Wasser für Lüderitzbucht bringt. Im Hintergrunde war am Strande ein anderer großer Dampfer aufgelaufen, er ragte als eine bedenkliche Landmarke über der Umgebung hervor. Meine erste Frage ging dahin, wie sein Stranden möglich geworden sei. Die starken Winde kommen an der Küste regelmäßig aus südlicher Richtung. Gegen südliche Winde ist der Hafen aber durch die hohen Hügelabstürze unbedingt geschützt. Es wurde mir die Erklärung, daß ein ganz außergewöhnlicher Nordwestwind das nicht ordentlich verankerte leere Schiff, welches noch dazu ohne Dampf gewesen sei, vor zwei Monaten auf den Strand geworfen habe; man hofft es noch wieder abzubringen. Im übrigen steht für mich außer Zweifel, daß die Einbuchtung zwischen dem Festland und der Haifischinsel einen gesicherten und tiefen Hafenplatz schon jetzt bedeutet. Das Boot, welches uns später an den Landungssteg brachte, schwankte nicht einmal in den leichten Wellen; ich bin aus ihm, ohne mich irgendwo anzuhalten, ans Land gestiegen. Die auf der Seekarte angegebenen Tiefen von 8 Mtr. an unserm Liegeplatz bis zu 2 Mtr. am Lande sind neuerdings nachgemessen. Die mir vom Regierungsbaumeister gegebenen Aufzeichnungen ergeben durchweg noch größere Tiefenmaße. Damit hätten wir ohne jede Baulichkeiten die natürlichen Vorbedingungen für einen Hafenplatz im Süden der Kolonie. Seine Umwandlung in einen modernen Kunsthafen, sodaß auch das Löschen

und Laden durch Leichter und Boote vermieden wird, dürfte unschwer mit verhältnismäßig geringen Opfern zu erreichen sein. Es kann sich nur darum handeln, entlang der Haifischinsel auf den sicheren Felsenuntergrund am tiefen Wasser eine Kaimauer zu ziehen und durch Sprengung des Gesteins auf der Insel ein genügend breites Plateau zu schaffen, welches Raum für Schuppen und Eisenbahnschienen bietet, die an den jetzigen Bahnhof in Lüderitzbucht anzuschließen wären. Damit wäre dann eine Kai- und Landungsanlage geschaffen, die sich wahrscheinlich billiger herstellen läßt, als einer der vielen Kais in Hamburg oder Antwerpen, und an welchen mehrere Schiffe gleichzeitig vertäuen, löschen und laden können. Im Gespräch zwischen dem Gouverneur und den übrigen Herren kam zur Erörterung, ob es sich nicht empfehlen würde, ein sogenanntes breakwater, das heißt einen Wellenbrecher, in Verlängerung der Haifischinsel mit der Richtung auf die Pinguininsel zu bauen, um auch gegen die Dünung aus nordöstlicher Richtung völlig geschützt zu sein. Ich habe meine Meinung dahin ausgesprochen, daß es sich empfehlen dürfte, vor einer solchen Maßnahme, wie überhaupt vor etwaigen Kunstbauten, den Rat einer Kommission einzuholen, die aus ersten Hafenbautechnikern und nicht zum wenigsten aus ortskundigen Kapitänen zusammenzusetzen sei. Für Experimente, wie wir sie in Swakopmund erlebt haben, ist die natürliche Hafenbildung hier zu schade und zu schön. Einer längeren Beobachtung der Sandablagerungen, wie sie in Swakopmund am Platze gewesen sein würde, wird es hier nicht bedürfen; ein Blick auf die Karte zeigt, daß bei den Tiefenverhältnissen des Meeres und bei der Küstenrichtung in Lüderitzbucht Sandablagerungen kaum zu erwarten sind. Die Sandwehen vom Lande aber, welche ich beobachtet habe, sind bei dem starken Südwind zwar empfindlich für die Haut, Augen und Ohren, aber doch wohl zu unbedeutend, um für eine Sperrung des Fahrwassers ernstlich in Frage zu kommen. Ich hatte mir schon von Hamburg aus zur genauen Besichtigung des Hafens gleich nach der Ankunft des Schiffes einen Schleppdampfer erbeten, habe aber davon abgesehen, denselben zu benutzen. Mein hoher Standort auf der Kommandobrücke des großen Dampfers verschaffte mir eine bessere Übersicht über die Gesamtheit der Meereseinschnitte in der Lüderitzbucht, als die Einzelbefahrung derselben mir ergeben haben würde. Von hier aus konnte man auch den tiefen südlichen Einschnitt übersehen, der unter dem Namen „Lüderitzhafen“ früher von der Schiffahrt benutzt ist, aber wegen seiner großen Ausdehnung nach Süden den herrschenden Winden mehr als erwünscht Spielraum geboten hat. Seine Einbuchtungen nehmen heute die Fischerfahrzeuge der Eingeborenen auf; bei einer Ent-

wickelung von Lüderitzort als Hafenort werden sie wohl berufen sein, der kleineren Schiffahrt zu dienen. Bei unserer späteren Befahrung des Plateaus auf dem Lande lag die Bucht, welche unter dem Namen Redford-Bucht ins Land einschneidet etwas unter uns, das Gelände fiel leicht zu ihr ab; trotz des scharfen Abendwindes auf der Höhe bot das Wasser eine spiegelglatte Fläche.

Während ich auf der Kommandobrücke in freudigem Staunen die blauen Meeresbuchten auf ihre etwaige Verwendbarkeit zu sicheren Ankerplätzen verfolgt habe, lehnte am Steuerruder eine verehrte Reisegefährtin; sie malte einen Blick auf die See zu unsern Füßen, auf Lüderitzort und auf die umgebenden von der Morgensonne beglänzten Hügel. Ich habe mir das Bildchen für den Reichstag erbeten und von Kapstadt aus nachträglich zugesandt erhalten.

Hinter uns aber lagen über das Heck des Schiffes hinweg die beiden erwähnten, in englischem Besitz verbliebenen Inseln. Es sollte eigentlich ein nachbarlicher Wunsch genügen, um sie uns abzutreten, denn sie sind nacktes Gestein, unbewohnt, es sei denn von den „trefflichen Vögeln der fernen Guanoküste". Sie werden vom Festland aus strategisch völlig beherrscht und sind wertlos, soweit sie nicht dereinst für Hafenbauten in Frage kommen. Will man so in die Zukunft sehen, so liegt es für Lüderitzort nahe, an einen Vergleich mit Kapstadt zu denken, nur daß die Inselbai, und zwar mit ihren Kunstbauten nach dem vor mir liegenden Panorama, den Vergleich mit dem Roberthafen nicht wird aushalten können.

Mit der Erkenntnis seines Wertes als Hafen war mein Hauptinteresse an Lüderitzbucht erschöpft. Daß aus der kleinen Niederlassung von 3 bis 4 Häusern im Laufe eines Jahres ein ansehnlicher Hafenplatz geworden ist, erfüllte die dort ansässigen Herren mit Stolz; mir erschien es selbstverständlich, nachdem das Reich die Mittel für den Bahnbau nach Kubub bewilligt hat. Mit Freude sah ich aber hier zuerst, übrigens später im ganzen Verlauf meiner Reise, wie überall, wo die Eisenbahnabteilung sich der Sache angenommen hat, etwas Gutes und Brauchbares entstanden ist. In Lüderitzbucht sind es zunächst die Landungsanlagen; später sah ich als eine gute Leistung den Oberbau der Bahnstrecke Lüderitzbucht—Kubub; das trat auch zu Tage bei dem jetzigen Betrieb der mangelhaften Bahn Windhuk—Swakopmund, und endlich bei dem Schmerzenskind der Kolonie, der Landungsgelegenheit in Swakopmund. Zwar sind es keine Bauwerke auf lange Sicht, die unsere Soldaten dort schaffen konnten, aber es sind brauchbare Provisorien, die sie über die Zeit der schlimmsten Not hinaus geleistet haben. So der Landungssteg am Roberthafen.

Dasselbe gilt nicht von allen militärischen Unternehmungen, welche die Heimat vorgeschlagen hat! Man hatte mit erheblichen Opfern eine Scheinwerfer-Abteilung hinausgesandt, jeden der drei Scheinwerfer mit einem Aufwand von 13,000 Mark ohne Personalkosten; sie sollten nächtlich das Hottentottengelände aufklären helfen, aber sie waren dem Dünensande wohl zu gewichtig, man hat verständiger Weise nicht einmal den Versuch gemacht, sie hindurch zu bringen, und sie versehen heute in Lüderitzbucht den weniger rühmlichen Dienst von Straßenlaternen, in einer Niederlassung, wo Straßen noch nicht vorhanden sind. Auch setzen sie zeitweilig die 1400 Hottentotten, die kürzlich auf die Haifischinsel verbracht worden sind, in hellen Schrecken. Die rechtzeitige Zurdispositionsstellung dieser Maschinen erschien mir immerhin noch zweckmäßiger, als das Verfahren des Automobilkonzessionärs Troost, der für seine Fahrzeuge, die im Sande von Swakopmund stecken geblieben sind, nur den Namen „Martin Luther“ erzielt hat, nach dem geflügelten Wort: „Hier stehe ich, ich kann nicht anders“. Auch die für Lüderitzbucht gelieferte Kondensmaschine sollte „anders können“, sie leistet leider nicht so viel, um den teuren Wassertransport von Capstadt her überflüssig zu machen; man sollte es je eher je lieber auch in den Sandschichten um Lüderitzbucht mit Tiefbohrungen versuchen. Von besonderem Interesse war mir der Besuch der Haifischinsel selbst, wohin mit Rücksicht auf die Kolonie sicherheitshalber zeitweilig 3000 der farbigen Gefangenen, ihre Familien eingeschlossen, gebracht worden sind, darunter 1400 Hottentotten mit etwa 500 Männern. Eine am Festland in Stellung gebrachte Kanone beherrscht die Insel, ein der Brücke gegenüber aufgestelltes Maschinengewehr den eigentlichen Zugang. An dem rauhen Gestein kleben die gelben und braunen Zelte, am Feuer vor denselben hocken die Gefangenen. Die Zelte werden für die schlechtere Jahreszeit durch Baulichkeiten ersetzt, bei denen die Wände praktisch aus alten Blechkisten, die mit Sand gefüllt sind, gebildet werden. Die Gefangenen erhalten pro Tag und Person 400 Gramm Reis, wöchentlich ½ Pfund Fleisch, Fett und Kaffee nach Belieben und etwas Plattentabak. Auf die Frage des Gouverneurs nach ihrer Verpflegung hatten sie keine Klage. Der Hottentottenkapitän Cornelius unter ihnen, groß gewachsen, tief schwarz, verlumpt und verbissen aussehend, hielt sich zurück, nur der Unterkapitän von Hendrick Witboi, Samuel Isaak, hatte auf alle Fragen des Gouverneurs nur die Antwort „Ja, Herr Gouverneur“. Nur als der letztere ihm vorschlug, die Knaben von 12—16 Jahren von der Insel wieder zur Arbeit zu bringen, wollte er sich die Sache anscheinend erst mit seinen Leuten überlegen, stimmte aber offenbar gern zu, als wir von dem Rundgang wieder zurückkamen. Ich habe die Verbringung

der Gefangenen auf diese Insel, obwohl die Hottentotten klimatisch dort in ihrem Lande sind, als eine Strafverschickung aufgefaßt, denn die Hereros sind in den Gefangenenkraalen, die ich später im Lande, zum Beispiel in Okahandja, sah, jedenfalls besser aufgehoben. Aber ich wage nicht über diese Maßnahme ein Urteil zu fällen, sie bildet meines Erachtens nur ein Glied in der Kette von Maßnahmen, die dahin zielen, das Land so schnell wie möglich zu beruhigen, die Kolonie vor künftigen Aufständen zu bewahren und die Vergießung des Blutes von Weißen zu verhindern. Die einzelnen dahin zielenden Anordnungen in strenger und milderer Behandlung greifen vermutlich ineinander, und es entzieht sich daher der ruhigen Kritik, zu fragen, ob die Einzelheit in dem System gefällt oder nicht.

Gegen Abend führte uns ein Nebenstrang der Bahn auf den höher gelegenen „Burenkamp", welcher demnächst Militärstation werden soll, und wo eine kühne Phantasie sich später einmal die eigentliche Wohnstadt denken mag. Es ist ein ausgedehntes Planum, umgeben von Klippen, aus denen der Diamant-Berg emporragt. Jetzt vollzieht sich auf ihm ein militärisches Lagerleben; Store neben Store, Kraale für krankes Vieh, für Reservepferde, Maultiere und Ochsen. Neben unserm Weg galoppierten Buren, welche die Transporte geleiten, auf ihren kleinen afrikanischen Pferden wie Cowboys dahin. Der Etappenkommandant mag mit den vielen Aufgaben und den nicht weniger als 12 Verwaltungsstellen, die er unter einen Hut zu bringen hat, schwere Arbeit haben.

Am Abend konnte ich mich im Gespräch mit dem Richter im Civilkasino überzeugen, daß er stark beschäftigt ist. Der einzige Rechtsanwalt am Ort muß durch seinen Bürochef in allen Zungen reden: heute eine Verhandlung gegen einen Griechen, morgen eine solche gegen einen holländischen Buren, dazu die englischen Beziehungen zu Capstadt durch den Wasserdampfer, der von dort frisches Gemüse, gutes gefrorenes Fleisch und Geflügel bringt. Wer als Verwaltungsbeamter oder Richter in unsere Kolonie gesandt wird, sollte — das ist hier zu lernen — die englische Sprache wenigstens verstehen und notfalls sprechen können.

Auf den Morgen des 28. September, 7 Uhr, hatte der Gouverneur die Besichtigung der bis Km. 123 fertiggestellten Bahnstrecke angeordnet. Für mich bot sie die willkommene Gelegenheit, einen erheblichen Teil des Sandgürtels an der Küste ohne die Mühen zu durchqueren, welche bisher Kolonnen und Reiter in der „Namib" zu erdulden gehabt haben.

Der Gouverneur fuhr mit seinem Stabe, das heißt seiner militärischen und zivilen Umgebung, darunter insbesondere die Spezial-Techniker, ein Baumeister und ein Forstassessor, ich mit meinem Begleiter, einem Offizier, den Oberst von Deimling mir zur Führung beizugeben die Güte gehabt hatte. Es war ein Arbeitszug, dem unser offener Gepäckwagen, der zu einem Drittel mit Wind- und Sonnenschutz umgeben war, angehängt wurde. Der Zug klomm alsbald die nächsten Höhen hinauf und fuhr weiter auf einer Trace, die, vielfach abweichend von den alten Plänen, geschickt ausgewählt, meist auf den Höhenzügen entlang führt. In glatter Linienführung hat man den Wanderdünen auszuweichen versucht und dadurch eine der Hauptschwierigkeiten, wie es scheint, erfolgreich überwunden. Es ist bei der Bahnvorlage im Reichstag zur Begründung ihrer Kostspieligkeit früher davon die Rede gewesen, daß man den Bahnkörper an den durch Wanderdünen gefährdeten Stellen mit einer Beton-Überdeckung werde übertunneln müssen. Ich habe eine solche Anlage nicht gefunden und auf meine Frage die Antwort erhalten, daß eine bessere Linienführung diese kostspieligere Anlage vorläufig erübrigt habe; wo gleichwohl Sandverwehungen eintreten sollten, sei durch rechtzeitige Reinigung des Gleises das Ziel billiger zu erreichen. In mäßiger Steigung geht die bekanntlich in Kap-Spur geführte Bahn ihrem demnächstigen Endpunkt bei Aus entgegen; dort zeigte mein Höhenmesser eine Höhe von 1400 Mtr. an. Der Zug fuhr ruhig ohne wesentliche Schwankung mit einer Geschwindigkeit von etwa 20 Km. in der Stunde. Es ist nach meiner Laienauffassung ein gutes Werk geworden, etwa einer deutschen Nebenbahn vergleichbar. Bei Km. 6 hatte ein Witzbold die Tafel angebracht: „Hier können Familien Kaffee kochen“. Bei Km. 22 stiegen wir aus, um die dort vorgenommenen Versuche, die Dünen durch Strandhafer zu befestigen, in Augenschein zu nehmen. Unser Forstmann konstatierte, daß der einheimische Strandhafer (Elinus arentarius), dessen Rhizome die Sandwehen nach oben durchwachsen, junge grüne Triebe hatte; die von Port Nolloth bezogene (Erakostis spinosa), welche neuerlich gepflanzt war, schien zwar noch lebenskräftig, hatte aber noch kein Wachstum aufzuweisen. Wie weit der schützende Pflanzenwuchs die Wanderdüne so wie in unseren Nordseebädern festhalten wird, wage ich nicht zu beurteilen, denn die Sandschichtungen, die sich wie gerade Mauern über uns erhoben, sind gar mächtig; sie erinnern an die Schneewächten im Hochgebirge, auch in ihrer eingebogenen, oben überhängenden Form. Der Arbeitsplatz bot den farbigen Arbeitern und dem weißen Aufseher Unterkunft in auffallend eleganten Zelten. Die letzteren waren fran-

zösischer Herkunft, wir haben sie 1870 den Franzosen abgenommen. Auf Km. 55 wurde nördlich der „Garub“, das heißt „Tigerberg“, sichtbar; in der Padsprache wird er als „der dicke Wilhelm“ bezeichnet. Auf der folgenden Station Tschaukeib, der Höhe des Tschaukeibgebirges, beobachtete ich die Kreuzung unseres Zuges mit einem anderen Arbeitszuge, der auf einem Nebengleis stand und Wasser einnahm: Das Wasser entstammt der Kondensationsanlage in Lüderitzbucht. Die Bahn gebraucht für 3—5 Züge 120—150 Kbm. Wasser. Die beiden Brunnen in Aus, die wir später sahen, haben voraussichtlich nicht Wasser genug, man wird nach wie vor auf die mangelhafte Kondensationsanlage in Lüderitzbucht angewiesen sein, es sei denn, daß die Bahn weiter ins Innere geführt wird, wo in Kuibis unerschöpfte Quellen Wasser in Fülle darbieten. Auch unsere Maschine hatte in Tschaukeib Wasser einzunehmen.

Ich benutzte die Zeit zu einem eingehenden Gespräch mit dem Farmer Wittmann aus Keetmanshoop, der zugleich mit dem Farmer und Storebesitzer Busch über Lüderitzbucht auf dem Wege nach Windhuk war, um dort seinen Bezirk in dem am 9. Oktober zusammentretenden Gounernementsrat zu vertreten. Beide Herren waren 6 Tage von Keetmanshoop in aller Eile in der Nacht „getreckt“, um hier den Zug noch zu erreichen. Wittmann war, 24 Jahre alt, 1892 in die Kolonie gewandert, er hat eine Frau von deutschen Eltern aus der Kapkolonie, dazu 7 Kinder. Für den Farmer ist, wie übrigens in der Heimat bei dem Landwirt, wichtig zu wissen, wess' Geistes Kind seine Frau ist. Für Offiziere und zeitweilig vielleicht noch für Beamte, will ich in der Kolonie die Tendenz der beweglicheren Ehelosigkeit ungern gelten lassen, ob aber ein Farmer vorwärts kommt oder nicht, ist unzweifelhaft abhängig von einem geordneten Hausstand, unter Mitwirkung einer tüchtigen Frau, in dem für ihn nahezu unerläßlichen Gartenbetrieb. Farmer Wittmann hat seine Farm von 10—12,000 ha südöstlich von Keetmanshoop von dem Kapitän Hans Hendrick mit 50 Pfennig pro ha erworben. Das Anschaffungskapital von 5000 Mark hat er als Vorarbeiter auf einer anderen Plantage verdient. Ein halbes Jahr später mußte er infolge des Aufstandes fliehen. Der Damm, dessen Bau er begonnen hatte, ist ihm inzwischen weggeschwemmt, aber er brennt darauf, wieder auf die Farm zu kommen, je eher je lieber, seine $^1/_7$ Entschädigung hat er bereits auf die Neuanschaffung von Kühen und Schafen verwandt, einen kleinen Teil für seinen Unterhalt. In seinem Garten wächst alles, Korn, Hafer, vor allem Luzerne; seinen Absatz findet er im eigenen Bedarf seiner Leute. Den Gewinn muß

ihm die Viehzucht bringen, und dafür eignet sich nach seiner Meinung der Süden ganz vornehmlich; derselbe ist gesünder als der Norden, und in Keetmanshoop ist stets guter Absatz für Vieh nach der Kapkolonie gewesen, von jeher Bedarf an Schlachtvieh. Der Aufstand hat natürlich seine früheren Hoffnungen zum Stillstand gebracht, auch ist die Sache mit dem Viehstehlen, selbst dicht bei Keetmanshoop, eher schlechter als besser geworden, denn „die Hottentotten sind frecher geworden und haben mehr Not“. Gleichwohl ist es so, wie Oberst von Deimling es jetzt macht, jedenfalls besser als früher; „es wird dran gegangen und die Truppen haben mehr Schneid. Die Hottentotten dürfen nicht zur Ruhe kommen, das ist das beste Mittel für den „Orlog“. „Und so wie ich selbst,“ meint Wittmann, „denken alle anderen, Sass, Müller, Grundmann, Klüber und so weiter, es mögen 15—20 frühere Farmer sein, die jetzt in Keetmanshoop sitzen oder zeitweilig als Frachtfahrer abgezogen sind, aber auf ihre Farm zurückkehren, sobald es ihnen erlaubt wird; sie alle wollen weiter arbeiten und haben volles Vertrauen zu dem Lande, welches ihnen nach ihrer Ueberzeugung nicht nur die Existenz gewährleistet, sondern eine gute und sichere Zukunft für sich und ihre Kinder verspricht. „Jeder wartet darauf, daß wir wieder anfangen dürfen“. So der Farmer Wittmann, der in freier Wahl der Eingesessenen von Keetmanshoop für den Gouvernementsrat vorgeschlagen ist.

Schon bei Km. 22 hatte ich den Bohrmeister Eidt vom Eisenbahnbau in ähnlicher Weise reden hören, er will gern bei Kuibis Land erwerben und hat jetzt schon 4 ha gekauft.

Unser Zug fuhr weiter bis Km. 122. Die Geschwindigkeit verlangsamte sich, und es erscholten die Klänge eines Präsentiermarsches, flott, wenn auch in spärlicher Fülle. Der Zug hielt. Zur Linken des Eisenbahnzuges stand in Parade die Baukompagnie, nicht in blitzenden Uniformen, sondern nur in dem Ehrenkleid, das die Arbeit gewährt. Der Hauptmann meldete beim Gouverneur, der den Mannschaften seine Anerkennung aussprach und mit den Worten schloß: „Wollte Gott, der demnächst beendete Bau ginge weiter!“ Zu Ehren des Tages war in einem Zelt ein festliches Frühstück bereitet. Die Rückwand des Zeltes bildete ein auf den Schienen stehender Güterwagen. In der Lücke stand die dampfende Suppenterrine, das Innere des Wagens war eine pantry eigener Art, aus der dann der Reihe nach die Luxusgerichte, Dosenhummer und frisches Fleisch, verabreicht wurden, dazu deutscher Schaumwein, schön warm der eben mitgeführten Kiste entnommen. Der Tisch aber war geziert mit Wüstenblumen, die seltsam sind in dem

dicken Wuchs der Blätter, aber wunderbar fein in einer Zartheit der Blütenfarben, wie sie die Heimat nicht kennt. Hier zuerst die verschieden gestalteten Blechteller, das Blechkoppi für den Trunk, kurz die rührende Anspruchslosigkeit, welche unsere Offiziere und Mannschaften in Süd-West-Afrika haben lernen müssen. Und doch die fröhliche Gastlichkeit, die hier wohl noch mehr ausgebildet erscheint als in der Heimat. Als wir schieden, blies der Hornist:

„Es ist im Leben häßlich eingerichtet —
zum Schlusse heißt es voneinander gehn."

Ernst zogen die Klänge über die gelbe Wüstenlandschaft, die umrahmt ist von dem blauen Gipfel der rings am Horizont auftauchenden Höhenzüge. Noch ein Kilometer weiter und wir waren am Endpunkt der Bahn. Unser Zug hatte die Arbeitskolonnen mitgenommen; während wir die bereitgehaltenen Pferde bestiegen, begann die Nachmittagsschicht. Eine Arbeitsschnelligkeit, wie ich sie hier gefunden habe, habe ich bisher nicht für möglich gehalten. Durch die unternehmende Baufirma Lenz & Co. ist der Bahndamm mit dem gesammten Unterbau weit im Voraus fertiggestellt. Hier schafft die Eisenbahnbaukompagnie am Oberbau. Schon liegen die eisernen Schwellen fertig, auf den gelegten Schienen schiebt sich ein flacher Eisenbahnwagen mit neuem Schienenmaterial heran. Wie bei militärischen Gewehrgriffen greifen exakt starke Hände an die obersten Schienen, ein kurzes Kommando und im Bogen fliegt das Schienenpaar voraus. Eilig werden die eisernen Klammern in den Schwellen festgehakt und der Wagen schiebt sich um eine Schienenlänge weiter. Seitwärts der Bahn schleppen Hererogefangene, mächtige schwarze Kerle, die eisernen Schwellen nach vorne und die Hand unserer weißen Soldaten vollführt abermals die exaktere Arbeit des eigentlichen Schienenlegens. Das alles vollzieht sich mit einer geradezu ungeahnten Schnelligkeit. An einzelnen Tagen hat die Baukompagnie 2½ Km. Schienen verlegt. Der Oberbau aber drückt auch zeitlich auf den Unterbau. Sein schnelles Fortschreiten zwingt zur Beschleunigung der Erdarbeit. Bei Tisch hatte ich beobachtet, wie die Eisenbahnoffiziere sich mit den Zivil-Betriebs-Ingenieuren ob der Erdarbeiten freundschaftlich neckten: Heute sei die Erdarbeit mal wieder nicht fertig gewesen, meinten die einen, und: Gestern seien mal wieder die Schwellen nicht zur Stelle gewesen, scherzten die andern. Was sich aber in dem freundschaftlichen Verkehr zwischen Offizieren und Zivil-Ingenieuren als harmlose Stichelrede humorvoll abspielte, das war im wirklichen Bau und an der Arbeit ein überaus nützlicher Wettbewerb,

wie er von dem leitenden Oberingenieur einerseits und dem Bataillonskommandeur andererseits — schlechthin zugegeben wurde. Ich beobachtete aber auch hier, wie voriges Jahr in Togo, daß die Unternehmer-Firma es versteht, ihre bauleitenden Herren so auszusuchen, daß sich ihr Verhältnis zu unsern Offizieren und leitenden Beamten zu einem freundlichen gestaltet. Alles in allem habe ich den Eindruck gehabt, daß sich das bei diesem Bau eingeschlagene Vertragssystem gut bewährt. Unser Militär kann ungehindert an dem Bahnbau mitarbeiten, weil seine Arbeit, wo immer sie geleistet wird, dem Reiche Kosten erspart, die dieses andernfalls dem Unternehmer zu vergüten hat. Tatsache aber ist, daß inzwischen die Bahn rechtzeitig bis zu ihrem Endpunkt, dem Meridianbrunnen in Aus, fertiggestellt ist in der vertraglichen Frist von 7 Monaten.

Vom Endpunkt der Bahn begann für mich das Reiterleben, auf welches ich mich gefreut hatte. Freilich war ich nicht darauf gefaßt gewesen, daß der Gouverneur beim Abreiten ein solches Tempo einschlagen würde, wie es tatsächlich der Fall war, glaube auch nicht, daß ich es mit meinem Herrn Begleiter etwa bis Keetmanshoop oder Windhuk hätte fortsetzen können. Auf meinem afrikanischen Hengst ging es schadlos über recht erhebliche und beachtenswerte Terrain-Erhöhungen hinweg im strammen Galopp. Die Pferde wetteiferten mit einander in der großen Kavalkade. Ich kann nur sagen, mit meinem in der Heimat besser gefütterten Pferde würde ich diesen Ritt in solchem Gelände nicht haben riskieren können. Das kleine afrikanische Pferd aber trug mein schweres Gewicht 3½ Stunden trotz des wiederholten Galopps, ohne eine Spur von Müdigkeit zu zeigen. In Aus wurde in der Nähe des alten Brunnens gerade ein zweiter Brunnen aufgemacht. Es wurden die ersten Eimer Wasser aus der Bohrleitung herausgeholt. Der Gouverneur kostete mit Todesverachtung davon: — ich verzichtete. Die ungestörte Durchführung der vor mir liegenden Aufgabe erschien mir wichtiger als eine Wasserprobe. Jenseit Aus arbeiteten beim Paßübergang über das Gebirge unsere Truppen mit Schwarzen noch an einer Sprengungsarbeit in einem Felstal, um den Übergang der Bahn über den Gebirgsstock bis zum jenseitigen Meridianbrunnen von Aus vorzubereiten. Ich habe mich durch eine ausdrückliche Frage bei dem Kommandanten des Eisenbahnbau-Bataillons — und durch eigenen Augenschein davon überzeugt, daß hier die letzten Arbeiten von unsern Truppen vorgenommen werden. Sie liegen also innerhalb der Grenze der vom Reichstage bewilligten Bahn. Ich teile dies mit, weil ich noch in der Heimat

Zeitungsmitteilungen vorgefunden hatte des Inhalts: der Bahnbau sei ohne Bewilligung schon weiter im Werke.

Am Abend, schon bei einbrechender Dunkelheit erreichten wir die Station Kubub. Ich bezog mein Quartier bei dem im Süden wohlbekannten Farmer Klinghardt, dem ältesten Eingesessenen des Landes. Der Abend vereinigte alle Herren im Offizierkasino von Kubub, einem engen Raum in einem niedrigen Steinbau. Aber hier wie überall später, wo ich in den sogenannten Offizierkasinos aufgenommen bin, war die Gastlichkeit und die herzliche Liebenswürdigkeit zu Hause, der Ernst nur, soweit die Aufgabe in Frage stand, die von der deutschen Truppe zu lösen ist. Ihm gehörte ein Telegramm des Hauptquartiers an, das beim Abendessen einlief, welches die Mitteilung über die Sperrung des Baiweges durch berittene Hottentotten brachte und höchste Vorsicht zur Pflicht machte. Die nächste Folge dieser Mitteilung war, daß mein Plan, einen Abstecher nach Bethanien zu machen, fallen gelassen werden mußte. Gern hätte ich die dortigen Gartenanlagen persönlich besichtigt, was mit dem Darangeben eines halben Tages möglich gewesen wäre. Jetzt kam es aber darauf an, die gefährlichen Stellen so rasch wie möglich zu durchreiten. Der aus dem trockenen Gelände aufwirbelnde weithin sichtbare Staub würde eine über die Ebene von Bethanien herziehende Kolonne der etwaigen Beobachtung aus den Bergzügen vor Brackwasser vorzeitig ausgesetzt haben. Nach dem dermaligen Zustand gilt das Vorgelände von Kubub in der Richtung auf Keetmanshoop als im Kriegszustand befindlich. Der Baiweg ist für allen Privatverkehr gesperrt, es sei denn, daß die Kolonnen unter militärischer Bedeckung durchgelassen werden; dem entsprechend sind die kleinen militärischen Stationen welche den Baiweg decken, angewiesen. Das Kommando hat befohlen, alles Farmervieh unter die unmittelbare Obhut der Station zu bringen, soweit es nicht nach Norden in sicheres Gelände abgetrieben werden kann. Gerade jetzt lag der Befehl vor, alle noch besetzten Farmen im Kriegsgelände zu räumen. Damit hat das Kommando eine wesentlich andere Taktik als die bisher beobachtete eingeschlagen. Man hat den Gedanken, die Hottentotten durch konzentrischen Vormarsch einzukreisen und aufzuheben, mit Rükksicht auf das Gelände endgiltig fallen lassen. Eine Politik des Aushungerns soll versucht werden. Es soll im Süden um die Hottentotten ein viehleerer Gürtel gezogen werden; man rechnet in dem Oberkommando damit, daß der Gegner nach wie vor das Bedürfnis haben wird, die Viehbestände abzutreiben und dieselben möglichst jenseits der Grenze wie bisher in Lebensmittel und Munition umzusetzen, um weiter fechten zu

können. Es kommt darauf an, ihm dieses Geschäft zu erschweren und ihn zu zwingen, wenn er gleichwohl, wie zu erwarten ist, dem abgezogenen Vieh nachgeht, sich den ihm folgenden Truppen zu stellen. Der Kommandeur will, wie er sich ausdrückt. den Gegner hetzen, so daß er das geraubte Vieh zurücklassen muß und die Freude am Orlog verliert. Die späteren Mitteilungen werden zeigen, wie das schon erörterte Urteil des Farmers Wittmann, daß das Kommando auf dem eingeschlagenen Wege zunächst wenigstens mehr Erfolg erzielt, als mit den früheren Einkreisungsversuchen, die bei dem schluchtenreichen, von Flußniederungen und von Gebirgsstöcken durchzogenen Gelände nahezu selbstverständlich meist erfolglos sind, für den Fall des Mißerfolges aber niederdrückend auf die Truppen wirken müssen, dazu zwecklos viel Blut kosten. Freilich stellt das neue System offenbar außerordentlich hohe Anforderungen an die Aufmerksamkeit der Mannschaften, besonders aber an die Offiziere. „Wer sich auf der Station Großvieh abtreiben läßt, kommt vor ein Kriegsgericht, wer sein Pferd an den Gegner verliert, geht zu Fuß, wer ohne Schuld Vieh auf der Station durch Verhungern verliert, erhält keinen Vorwurf.“ So etwa lauten die Kommandobefehle nach den mir auf den Stationen gewordenen Mitteilungen. Der Kommandeur selbst sagte mir sehr drastisch, ein verhungertes Pferd sei ihm lieber als ein vom Feinde abgetriebenes. Den Baiweg entlang habe ich auf den Stationen beobachten können, wie unsere jungen Offiziere neben allen Entbehrungen und neben den vielseitigen, ihnen obliegenden Aufgaben, die eine Umsicht verlangen, welche über ihr Alter zu gehen scheint, in einer außerordentlich schwierigen Situation sich befinden. Sie schlafen ja nahezu auf dem bischen Gras, das sie unter Gefahren weither heranholen müssen und den täglichen vier Pfund Hafer per Pferd und geben doch noch willig ab, wenn der vorbeireitende Kamerad oder die einkehrende Patrouille noch weniger hat als sie. Mehr als einmal ist es mir rührend gewesen, dahin gehende Wechselgespräche unter den jungen Herren zu hören.

Am Morgen des 29. September ging der Gouverneur nach Süd Kubub zurück. Wir, das heißt, der mich begleitende Offizier und der Bezirksamtmann Schmidt, dessen wertvolle Begleitung auf dem Wege bis Keetmanshoop ich der Fürsorge des Gouverneurs verdanke, ritten am Nachmittag 3 Uhr in der Richtung auf die Tafelberge ab, die den Horizont an der Hochebene begrenzen, welche sich meilenweit östlich Kubub ausdehnt. Zwischen lehmigem Sand und grauem Klippengestein wachsen hier dem Auge dürftig erscheinende Grasbüschel. Man muß sich

daran gewöhnen, in Süd-West-Afrika das Gras nicht wie bei uns in einer grünen Fläche stehend zu suchen, ganz abgesehen davon, daß die kurzen Halme in dieser Jahreszeit nicht grün, sondern strohgelb erscheinen. Aber nach Meinung des schwarzen Polizeidieners Jannap, welcher auf dem ersten Maultiere der uns folgenden Gepäckkarre ritt, gab es noch „stief Gras“, das heißt reichlich Futter für die Tiere. Zwar konnten wir nicht wagen, sie auf dem Wege auszuspannen; die Grasbüschel mußten regelmäßig in Säcken für die Tiere zusammengetragen werden, aber sie wurden gern von Maultieren und Pferden genommen. Kein Wunder! Denn wenn man die kurzen Halme zerknickt, die knusprig brechen, findet sich inwendig in der Röhre weißes Mark, das voraussichtlich viel Nährstoff enthält. Das afrikanische Pferd kommt damit aus, und das Rindvieh wird dick und fett davon. Die Pferde nehmen das trockene Gewächs nicht wie bei uns das Heu, sondern sie fressen es gierig, wie bei uns daheim den Klee oder sonstiges Kraftfutter. Ueber meine eigenen Beobachtungen hinaus instruierte mich übrigens ganz hervorragender Weise Bezirksamtmann Schmidt. Schmidt ist der gründlichste Kenner des Südens. Seit Jahren Bezirksamtmann in Keetmanshoop, hat er den ganzen Aufstand mitgemacht. Seinem verständigen Einfluß wird es allseitig zugeschrieben, daß der Aufstand der Bondels zeitweilig zurückgehalten ist, und daß die Bersebahottentotten bis heute Frieden gehalten haben. Man empfindet den Respekt der Schwarzen vor ihm überall, wo sie ihm begegnen, und im gleichem Maße ist er bei der weißen Bevölkerung geachtet. Er ist ein geradezu schwärmerischer Verehrer des Südens, und er glaubt unbedingt an die Produktionskraft und Entwickelungsfähigkeit des Landes, sodaß sein Glaube selbst Zweifler hinreißen muß. Daß aber ein Mann von seiner Einsicht und einer Bedeutung, die ich später in den schwierigen Verhältnissen in Keetmanshoop einschätzen zu lernen Gelegenheit hatte, so fest an den Wert des Landes glaubt, scheint mir wertvoll zu wissen. Auf unserem Wege brach die Dämmerung herein, aber alsbald ging auch der Mond auf, und wir konnten zunächst bis zur Schakalskoppe, die wir um ½10 Uhr erreichten, und nach einer kurzen Pause fürs Abendbrot noch bis Doorns weiterreiten, wo wir um 11 Uhr Nachtlager machten. Die Vorbereitungen waren schnell getroffen. Man braucht nicht zu fragen, wo man sich hinlegen soll, denn ein Haus oder ein Dach ist nicht zu haben. Der Sattel wird umgekehrt, ein köstliches Kopfkissen, und man kriecht in den losgeschnallten Schlafsack. Freilich diese erste Nacht, die ich unter offenem Himmel verbrachte, schlief ich wenig. Man hörte auf dem Boden das Schnaufen und Kauen der fressenden Tiere. Eins

derſelben hatte ſich losgeriſſen und ſuchte an der Erde wie ein botaniſierender Profeſſor; es ſchnupperte an meinem Lager herum, und ich wußte damals noch nicht, daß die Tiere den ſchlafenden Menſchen nicht treten. Der Mauleſel ſuchte wohl Waſſer; das aber war nicht vorhanden. Die Durſtſtrecke, die wir bis Kuibis zu überwinden hatten, betrug 65 km. Darum brachen wir auch ſchon um 5 Uhr wieder auf, um möglichſt noch in der Morgenfrühe den Reſt des Weges bis Kuibis zurückzulegen. Unſer Trupp hatte ſich in Doorns um zwei Offiziere vermehrt, die auf dem Wege zu ihren Kommandoplätzen Befehl erhalten hatten, ſich uns anzuſchließen. Etwa eine halbe Stunde bevor wir in Kuibis eintrafen, ſahen wir links an der Pad die Ruinen des großen Hauſes, das einſt Lüderitz ſich dort am Flußrevier gebaut hat. Mir zogen in Erinnerung an dieſen Mann, dem wir Süd-Weſt-Afrika zu verdanken haben, allerhand Gedanken durch den Kopf, nicht zum wenigſten die Frage: Wird ſeine Hinterlaſſenſchaft ſpäter ein Segen ſein für unſer Vaterland? Ich möchte die Antwort geben: Es hängt von unſeren eigenen Entſchlüſſen ab. Die Station Kuibis bedeutet ein Labſal für Menſch und Tier. In reicher Fülle ſtrömte das Waſſer aus dem tiefen Brunnen, durch Räderwerk gehoben in die Tränke. Schlank gewachſene Buren, welche eine militäriſche Kolonne begleitet hatten, wuſchen die Leiber am offenen Waſſer. Auch für mich trug man einen Futterbeutel mit klarem Waſſer in das Stationsgebäude, wo über dem Drahtbett der Säbel eines gefallenen Offiziers hing.

Nach einer Mittagspauſe brachen wir um 3½ Uhr nach Buchholtzbrunnen auf, das wir in 4½ Stunden erreichten, und ritten von dort weiter in der Nacht nach Brakwaſſer. Dort raſteten wir bis zum nächſten Morgen. Die Station Brakwaſſer iſt mit einem Offizierpoſten beſetzt; auch iſt zeitweilig hier die 6. Batterie unter dem Grafen Zech, dem Bruder des Gouverneurs von Togo, poſtiert. Brakwaſſer liegt hoch an einer die Umgebung beherrſchenden Stelle. Im übrigen ſind die Stationen urſprünglich offenſichtlich nicht von militäriſch geſchulten Perſonen ausgeſucht. Das nachfolgende Keſſelsbrunn ausgenommen, ſind ſie durchweg wenig glücklich gelegen. Das gilt zumal von Kubub, deſſen Baulichkeiten einerſeits den Brunnen nicht beherrſchen, andererſeits aber von den überragenden Bergkuppen unſchwer unter Feuer genommen werden können. Die Station Kuibis kann wohl ſchon durch herabgerollte Steine erdrückt werden. Das Stationsgebäude in Brakwaſſer iſt ausnahmsweis auch äußerlich geſchmackvoll eingerichtet. Von ſeiner Terraſſe aus ſieht man weithin über das gras- und buſchbeſtandene Gelände. In einer Kammer des Gebäudes lag auch der kürzlich in

der Garomarubschlucht in den Bauch geschossene Offizier, der schwer verwundet mit seinem Burschen im Galopp den Hottentotten entronnen war. Das Grab seines gefallenen Reiters sahen wir später am Wege. Ich sandte ihm, um ihn nicht persönlich zu stören, meine Visitenkarte. Beim Morgenkaffee im Kasino schien die Situation etwas ernster zu werden als bisher. Der Telegraph, welcher sonst in ausgezeichneter Weise im ganzen Schutzgebiet vom Hauptquartier aus die Stationen dauernd unterrichtet und den Verbleib gegnerischer Banden anzeigt, war an diesem Morgen zwischen Brakwasser und Buchholtzbrunn als zerstört gemeldet. Die Telegramme vom Hauptquartier aus ließen schließen, daß größere Hottentottenbanden sich auf unserem Wege jenseit Kannas zusammengezogen hatten, und, was mir charakteristisch erschien, der schwarze Polizeidiener Jannap kam mit flehendem Blick zum Bezirksamtmann Schmidt, die rote Polizeibinde in der Hand statt am Arm. Er glaubte wohl Grund zu haben, auf seinem vordersten Maultier nicht gleich als Polizeibeamter kenntlich zu werden. Die Station Brakwasser ist zugleich die Erholungsstation für schlapp gewordene Ochsen und Pferde. In den letzten fünfviertel Jahren sind auf dieser Erholungsstation nicht weniger als 1800 Zugochsen krepiert. Hier will ich hinzufügen, daß ich ohne jedwede Übertreibung auf dem ganzen Baiwege etwa alle 500 mtr. ein frisch gefallenes Zugtier habe liegen sehen. Anfangs war der Geruch entsetzlich, später gewöhnt man sich daran. Ich will hier darauf verzichten, das Kapital auszurechnen, das nach dem Vorstehenden in Gestalt von faulenden Tieren hier am Wege liegt. Die Verwesung geht übrigens außerordentlich schnell vor sich. Die Schakale tuen nächtlich das Ihrige, und das Übrige besorgen die Trockenheit der Luft, die dörrende Sonne und die scharfen Winde. Auf die Knochenskelette am Wege habe ich nicht Acht gegeben. Auf der Station in Brakwasser hatten die neuesten telegraphischen Mitteilungen die noch auf dem Baiweg befindlichen militärischen Transportkolonnen zum Stocken gebracht. Eine Handvoll Hottentotten hemmte in dem unwegsamen Gelände den ganzen für Keetmanshoop notwendigen Verkehr. Wir passierten auf unserem Ritt nach Keplersbrunn nicht weniger als neun Kolonnen, deren Zugtiere noch unter dem Schutz der Station Brakwasser in der Umgebung weideten. Gegen Mittag erreichten wir Keplersbrunn, wo wir für unsere ermüdeten Reittiere bis nachmittags 3 Uhr Rast machen mußten. Rings um das auf einer Höhe liegende Stationsgebäude dehnt sich im Zusammenfluß zweier Flußreviere mit lehmigem gelbem Boden ein weites Gebiet. Hier habe ich aus eigener Anschauung und aus meinem eigenen

Urteil die Überzeugung gewonnen, daß kilometerweit wogende Weizenfelder hier stehen könnten, statt der Kameeldornbäume, welche auffallend frisches Grün und gelbe Blüten mit schönem Duft hatten, obwohl Regen noch nicht gefallen war. Der auf der Station erschienene, auf meinen Wunsch dorthin eingeladene Farmer Ferdinand Gessert gab mir die Aufklärung. Hier das Gurib- und das jenseitige Goinkib-Revier haben in der Tiefe von 5—6 mtr. überall Grundwasser! Auch was ich sonst aus den Mitteilungen des Farmers Gessert in mein Notizbuch geschrieben habe, dürfte nicht ohne Interesse sein. Ich will aber vorweg bemerken, Gessert gilt im Lande als eine sehr selbständige Persönlichkeit mit eigenen Ansichten. Er ist zum wenigsten wohlhabend, von bester Erziehung, und könnte sein Leben standesgemäß in der Heimat führen. Man sagt auch, er sei ein Opponent gegen die Pläne vom Regierungstisch! Dies alles waren Gründe für mich, gerade diesen Mann eingehend zu hören. Gessert meinte: Er habe sich in Sandverhaar und sonst 70,000 ha Land von den Kapitänen erworben. Mit seinen Anlagen stände ihm der Hektar mit 1,50 Mk. im Werte ein. Er sei jetzt 12 Jahre in dem Lande, das er für zukunftsreich halte, und aus dem er trotz des Krieges nicht weichen werde. Er fühle sich stark als Deutscher. Er sei zwischendurch im Transvaal und Freistaat gewesen, halte aber Süd-West-Afrika für besser oder wenigstens für gleichwertig. Zwar habe Süd-West-Afrika vielleicht noch weniger Regen, aber Transvaal habe stellenweis nur Busch- und stellenweis nur Grasfeld; Süd-West-Afrika aber habe wenigstens im Süden beides zugleich. Dadurch habe man hier die Möglichkeit, Groß- und Kleinvieh zugleich zu halten, eine Versicherung für schlechte Jahre, in denen eines dieser beiden Produkte mißraten sei. Wenn auch die Werteinheit in der Fläche für Süd-West-Afrika kleiner sei, so habe es doch durch die Möglichkeit von gleichzeitiger Klein- und Großviehzucht den Vorzug vor der Kapkolonie und dem Freistaat. Wenn zu dem Grundwasser im Lande, das durch Brunnenanlagen erschlossen werden könnte, Stauanlagen träten, wie er sie ins Werk gesetzt habe, so würde das Land sich weiter zu Oasenkulturen entwickeln lassen, insbesondere für Dattelpalmen und andere subtropische Früchte, Apfelsinen, Mandeln, Zitronen und sonstiges edles Obst, wie es im Missionsgarten von Bethanien bereits wachse. Auch Weizen und Korn könnten nach Bedarf gebaut werden. Dem einzelnen Korn entsprössen regelmäßig eine ganze Anzahl von Halmen, sodaß Weizen nicht gesät, sondern gepflanzt werden müsse. An Luzerne erzielte der Missionar Heinrichs jährlich neun

Schnitte; Luzerne bilde das Notfutter für alles Vieh. Er habe seit vorigem Jahr seinen Schweinen Luzerne zugefüttert und seitdem, also in einem Jahre, seine Schweinezahl trotz der Trockenheit des letzten Jahres verfünffacht. Im übrigen habe sich sein Viehstand in vier leidlichen Jahren vervierfacht. Der das Land vom Norden durchströmende Fischfluß lasse sich für künstliche Bewässerung billig ausbeuten, sei auch stellenweis überaus fischreich, so sehr, daß seines Erachtens daran der Plan scheitern werde, die Hottentotten auszuhungern. Er wolle hoffen, daß die Maßnahmen der Viehentziehung zum Ziele führen, glaube es aber nicht. „Sie essen ja Pferde ebenso gern wie Rinder und haben ja erst dieser Tage auf Kirris (östlich Keetmanshoop) wieder 70 Pferde abgenommen! Auch giebt es im Fischfluß Überfluß an Perlhühnern, Die Straußenkultur werde zweifellos eine Zukunft haben, denn selbst in der unmittelbaren Nähe des Baiweges findet man jetzt noch Strauße, trotz der ununterbrochenen Störung durch Kolonnen.“ (Ich selbst hatte tags zuvor auf Schußweite drei Strauße laufen sehen.) Auf meine Anzweiflung und auf meinen Hinweis auf das äußerlich dürre Ansehen des Landes erwiderte Gessert: „Kommen Sie einmal nach Okieb, einem Platz im englischen Namalande, da fällt nicht mehr Regen als hier, nur zu anderer Zeit. Da sehen Sie heute ausgedehnte Weizenfelder. Ich war in Bloemfontein kurz vor dem Regen, wie Sie hier jetzt, da sah es noch viel öder aus als hier. Und dieses Land ist durch die Seebriese tadellos gesund. Das ist auch der Vorzug von Natal. Wir haben auch keine Zecken (Buschläuse) und kein Redwaterfieber! Auf meine Frage, wen er denn sonst für einen unbefangenen Kenner des Landes halte, der auch Süd-Afrika kenne, erwiderte Gessert: „Fragen Sie doch Dr. Merensky in Keetmanshoop, der dort Rechtsanwalt und in Transvaal geboren ist!“ Gessert äußerte sich lebhaft und wiederholt zu Gunsten der Bahn nach Keetmanshoop. Dann erst lohne sich die Wollschafzucht. Bisher sei ihm der Wolletransport zu teuer geworden. Auch die Verpflegung der Leute sei ohne Bahnverbindung zu teuer. Schon vor dem Kriege habe sich der Sack Mehl, der heute 140 Mark koste, auf 70 Mark und mehr gestellt. Auch die Leute in Transvaal wünschten eine schnelle Verbindung nach Lüderitzbucht. Wenn man, wie er, in den dortigen Ländern umherreise, so könne man das hören.

Das nächste Nachtquartier vom 1. auf den 2. Oktober bezogen wir in Kannas, das mit einem Unteroffizierposten besetzt ist. In der engen Schlucht ist der Raum begrenzt, daher auf dem Boden viel Unrat und viel Ungeziefer. Vor den Sandpassen, einer Art großer Läuse, hatte

ich nach einem einmaligen Beſuch derſelben einen heilſamen Reſpekt. Um ſie zu vermeiden, kroch ich mit meinem Schlafſack widerwillig in einen Vorbau des Stationsgebäudes, aber ich war vom Regen in die Traufe gekommen. Dort hinein hatte ſich der Geſtank eines platzenden Ochſenkadavers ſo gefangen, daß mir in der Nacht übel davon wurde. Ich war froh, als wir im Morgengrauen aufbrachen, um an jenem Tage auf dem Wege nach Najams, die in der letzten Zeit viel genannte Garomarubſchlucht zu paſſieren. Wir ritten bis dahin mit allen Vorſichtsmaßregeln: Spitze, Vortrupp und Seitenpatrouillen. Durch Zuzug der Kompagnie, die in Najams ſteht, waren wir einſchließlich der mitreitenden Offiziere auf 67 Gewehre gekommen, alſo den gemeldeten Hottentotten auch an Zahl etwas überlegen. Die gefürchtete Garomarubſchlucht iſt ein Querrevier zum Najamsrevier. Auf beiden Seiten ſchieben ſich couliſſenartig die ſteilen Felſen bis auf hundert Meter an den einzigen Weg heran, der durch das Gelände führt, von einander getrennt durch tiefe langhingeſtreckte Schluchten, welche durch Seitenpatrouillen zu umreiten nahezu ausgeſchloſſen zu ſein ſcheint und ſicher zwecklos ſein dürfte. Schanzen gleich, erheben ſich neben und über dem Wege die Felsrücken, welche die Natur in den oberen Klippen ſcheinbar mit Baſtionen verſehen hat. Ein Emporklimmen iſt ſchon zu Fuß ſchwierig, zu Pferde oder unter dem Feuer weniger Gegner einfach ausgeſchloſſen. Während aber unſere Kolonnen hindurch müſſen, weil eben ein anderer Weg nicht vorhanden iſt, kann ein Gegner, zumal wenn er, beritten wie die Hottentotten, auch durch ſteiniges Terrain nicht gehindert wird, in kleinen Abteilungen verteilt hinter dieſen natürlichen Schanzen liegen und nötigenfalls jederzeit ſeitlich verſchwinden. Unſere Reiter fühlen wohl das Feuer, ſehen aber von den braunen Geſtalten nicht die Spur. Sie ſagen „die Steine ſchießen.“ So konnte es für uns nur darauf ankommen, unſerem guten Stern zu vertrauen und möglichſt ſchnell die Partie zu durchreiten. Im ſchlanken Trab ging es etwa eine halbe Stunde hindurch, die Gepäckkarre eng aufgeſchloſſen, aber immerhin im langen Zuge gedeckt durch den Staub. Als ich auf der anderen Seite der Schlucht mit meinen beiden Herren Begleitern die aufſteigende Pad hinaufgaloppierte, konnten wir uns des kriegeriſchen Bildes freuen. Schon jagten wieder die Seitenpatrouillen vorbei, um die Höhe zu gewinnen.

Auf der Station Najams, wo wir halt machten, traf das Telegramm ein, daß bei Waſſerfall, etwa 70 km entfernt, ein Baukommando der Telegraphen-Abteilung überfallen war und 5 Tote, 4 Schwer-, 3 Leichtverwundete hatte, aber glücklicherweiſe war kein

Gewehr, keine Patrone den Hottentotten in die Hände gefallen, welche sie sonst den Toten zuerst abzunehmen pflegen, auch kein Tier, da Ersatz für die umzingelte Abteilung von der Station Wasserfall rechtzeitig, wie ein beteiligter Bur mir später sagte „bannig hastig“ herangekommen war. Vestigia terrent! So konnte es auch nicht fehlen, daß als wir nachmittags um 4 Uhr von Najams nach Schlangenkopf weiterritten, alle Augen seitwärts scharf ausspähen. Auf dem welligen Terrain schiebt sich abermals dolomitenartig das zerklüftete Gebirge an den einzig möglichen Weg. Aber gegen Sonnenuntergang öffnete sich auf der anderen Seite des Gebirgsrückens der Abhang zum Fischfluß, einem beliebten Hottentottenwechsel von den Karrasbergen nach dem Norden. Die weite Flußebene lag vor uns wie etwa das Rheintal beim Abstieg von den Vogesen auf der Höhe non Straßburg. Gleich dem Schwarzwald erhob sich auf der anderen Seite das blaue Gebirge, halb rechts die kleinen Karrasberge, Hollolg am äußersten Weststrand, wo Oberst von Deimling an demselben Morgen aufgebrochen war, der vom Süden kam und gleichfalls nach Keetmanshoop ging. Die kleinen Karrasberge überragt nach Osten der mächtige „Lord Hill“, von den großen Karasbergen, an dessen Fuß die Station Wasserfall liegt. Halb links aber zog alsbald ein einsamer gewaltiger Bergkegel, der „Schlangenkopf“, den Blick auf sich, gigantisch und phantastisch gegen den Abendhimmel vorstrebend. An seinem Fuße wollten wir unser Nachtquartier aufschlagen. Es war eine helle Mondnacht, in der trotz des anstrengenden Tages hinter uns der Schlaf nur wenig über mich kam. Das heulende Bellen der Schakale, besonders aber das Lachen einer nahen Hyäne veranlaßte mich bald, aus meinem Schlafsack herauszukriechen, und ich blieb wach, denn schon kam die Morgendämmerung herauf, in den wunderbar gelben und violetten Farben, wie nur Süd-Afrika sie kennt. Auf der Station Najams war am Tage zuvor ein schweres Gewitter im Anzug gewesen, ohne sich jedoch zu entladen. Ich war mit dem Farmer Colimann dort zum Schutz unter die Gepäckkarre gekrochen. Er meinte in seinem Burendeutsch „Wann die dunkle Man kommt, dann erst der Regen schwer.“ In unserem tête-à-tête erzählte er mir: „Vor 26 Jahren sei er aus Kapland ins Land gekommen, das vor dem Kriege so reich an Groß- und Kleinvieh gewesen sei. Das Land brauche nur Ruhe, die er wünsche, obwohl er durch die Transporte im Kriege Vorteil habe, denn er habe einen kleinen Store bei Najams aufgemacht und gut verdient. Jetzt habe er unter dem Schutz der Station 160 Stück Groß- und 320 Stück Kleinvieh. Er habe der Regierung ein Angebot gemacht auf 15,000 ha

und würde gern 1 Mark per ha bezahlen. Er habe die in Kapland bestellten Dampfschrapers zur Erdgewinnung für Wasserdammbauten schon in Lüderitzbucht liegen. Alles bereite sich schon auf den Frieden vor, aber er komme ja nicht!"

Am Morgen des 3. Oktober ritten wir von Schlangenkopf ab bis Gobas, wo wir 9¾ Uhr eintrafen. Der Weg ging durch die gefahrlose, weil offene Ebene des Gauchab. Die Gegend ist offenbar fruchtbar. Soweit der Blick reicht, ist sie mit niedrigen Bäumen bestanden, es ist schwerer grauer und mit Lehm untermischter Boden. Des Nachts schien es strichweise etwas geregnet zu haben. Hier verstand ich, daß der Farmer Camille Meyer aus Schlangenkopf den Hektar seines immerhin ausgedehnten Terrains mit 20 Mark bewertet, und daß auch der dortige Stationsunteroffizier sich gerade in dieser Gegend ansiedeln will.

Die Station Gobas bot uns die letzte Rast vor unserer gegen Abend bevorstehenden Ankunft in Keetmanshoop. Auf dem ganzen Weg dorthin habe ich mich auf das Wiedersehen mit dem Obersten von Deimling gefreut, dessen zielbewußtes Vorgehen im Süden mir auf Schritt und Tritt seit Lüderitzbucht fühlbar geworden war. Für die Herren Kollegen möchte ich die Rede eines Stabsoffiziers in Lüderitzbucht wiedergeben, dem gegenüber der jetzige Kommandeur der Truppen in Süd-West-Afrika eine Aeußerung etwa des Inhalts gemacht haben muß: Man müsse versuchen, den Kriegszustand schnell zu beendigen; er sei Zeuge gewesen, wie man sich in der Budgetkommission gequält habe, die Ausgaben zu balancieren, da sei dann die unglückliche Nachforderung für die Lieferungen über Kapstadt gekommen, man könne es verstehen, daß das zu viel geworden sei! In diesem Zusammenhang will ich mitteilen, daß tatsächlich inzwischen alle Nachbestellungen in Kapstadt im Süden und Osten für die Grenzstationen abgebrochen sind, Ramansdrift ausgenommen, welches am billigsten über Port Nolloth verpflegt wird.

Es mochte gegen 6 Uhr sein, als uns ein Herr vom Stabe und dann der Kommandeur selbst entgegengeritten kamen. Herr von Deimling sah mager aus, begreiflich, denn er sitzt wie die Mannschaften ab, von denen er verlangt, daß sie ihr Pferd zeitweilig führen. Als wir im ersten eiligen Gedankenaustausch ins Gespräch vertieft waren, merkte ich, daß der Bezirksamtmann Schmidt an meine Seite ritt. Er hatte Veranlassung dazu! Denn als ich das Auge aufschlug, da lag unter uns auf weitem Plan, die Hauptgebäude im Flaggenschmuck, Keetmanshoop, wie ein größeres Dorf in der Heimat, von den letzten Strahlen der Abendsonne beleuchtet mit seinen glitzernden Wellblechdächern und den großen Kraalen der Eingeborenen.

Beinahe 3 Tage habe ich in Keetmanshoop verweilt. Zu Unrecht glaubte Oberſt von Deimling, weil ich ſtimmlos war, daß ich der Ausſpannung bedürfe; nur unſere Reittiere brauchten Ruhe. Auch konnte der Aufenthalt in Keetmanshoop keine Ausſpannung bedeuten, denn dasjenige, was ich dort erlebt habe, iſt im weſentlichen nicht der Friede, ſondern es iſt der Krieg mit ſeinen Aufregungen und ſeiner Nervenanſpannung. Wohl habe ich die Kirche und die Miſſionsſchule beſucht, habe die 40 ſchwarzen Mädchen und 30 Knaben, die von der Tochter des Miſſionars unterrichtet wurden, mit hellen Stimmen ſingen hören. Die Knaben wußten, daß der Kaiſer Franz Joſef der Bundesgenoſſe unſeres Kaiſers ſei, und glaubten ſogar an den Dreibund, und die Mädchen erzählten von unſerer kaiſerlichen Prinzeſſin. Wohl habe ich auch die Werften der Farbigen, der Baſtards, Hottentotten und Hereros beſucht, letztere ſind freie Leute, die früher aus dem Transvaal zugezogen ſind, habe dort der jungen ſchwarzen Großmutter Tina Stephanus, wie den Großleuten Plattentaback geſchenkt. Aber was uns in den 3 Tagen in meinen Geſprächen, insbeſondere mit dem Oberſt von Deimling beſchäftigt hat, iſt doch nur der Krieg geweſen und die eine Frage, wie er am ſchnellſten beendet werden könne. Die Miſſionsſchule fand in der Kirche ſtatt. Das Schulgebäude iſt zur Intendantur umgewandelt. Als wir von der Hererowerft herunterſtiegen, war in der Kaſerne gerade Alarm geblaſen. In unmittelbarer Nähe, 20 Minuten von Keetmanshoop entfernt, hatte eine Hottentottenbande die Farm bei Smitspütz überfallen, einen Farmer Schütte und 2 Buren erſchoſſen. Ein Stabsoffizier aber, der vom Norden gekommen war, hatte berichtet, auch im Norden wimmele es von berittenen Hottentotten mit Gewehren, die Berſebaleute ſeien ganz unſicher, Christian Goliath, ihr bisheriger Kapitän, habe jeden Einfluß verloren. In der als Kaſerne benutzten Feſtung, die etwas erhöht liegt, ſaßen in kurzer Friſt 45 Reiter auf; eine kurze Anſprache des Oberſten, und ſie ritten zum Tore hinaus auf die Spur der räuberiſchen Hottentottenbande. Ihre Pferde ſahen abgetrieben aus, die Reiter abgeriſſen, aber man hatte die Überzeugung: „Sie beißen!“ Zwei Tage darauf ging denn auch die Meldung ein, daß es mit den abziehenden Hottentotten zu einem Gefecht gekommen ſei. Der Oberſt hatte inzwiſchen von der Flanke her die Kompagnie in Najams telegraphiſch auf die vorausſichtliche Rückzugslinie der Bande dirigiert; ſo war ſchon jetzt der größere Teil des abgetriebenen Viehs zurückgebracht. Die Toten freilich, welche Bezirksamtmann Schmidt nach Keetmanshoop hatte bringen laſſen, damit ſie in dem neuen aber ſchon zu ſehr beſetzten, von Kameeldornbuſch umfriedeten Begräbnisplatz beigeſetzt

würden, haben wir am nächsten Morgen begraben. In der Frühe um 8 Uhr zog der Ochsenwagen mit den 3 Särgen über den freien Platz, wir schlossen uns dem Gefolge der Offiziere und Soldaten, Bürger und Frauen an, darauf auch der Oberst mit seinem Stabe. Am offenen Grabe stand im Hintergrunde auch Christian Goliath mit seinen Großleuten. Der Missionar Fenchel stimmte mit heller Stimme, stets den nächsten Satz des Textes voransagend, das Lied an: „Wer weiß, wie nahe mir mein Ende" und sprach trefflich in Anlehnung an Jeremias 14, 19. Zum Schluß wieder der letzte Vers des Gesanges „Ach Gott ich bitt' durch Christi Blut, mach's nur mit meinem Ende gut." An dieser Stelle gesungen, gegenüber den Offizieren und Mannschaften der Schutztruppe, zusammen mit den kriegsdekorierten Männern in bürgerlichem Gewande singt sich der Vers noch ernster als sonst!

Nach der Beerdigung besuchte ich das Bezirksgericht und den Bezirksrichter Dr. Forkel in seinem Hause. Er hat dort eine nicht uninteressante Steinsammlung, die allerdings auf eine frühere mächtige tropische Vegetation und vulkanische Eruptionen schließen läßt. Er glaubt an das Vorhandensein von Petroleum und Kohle im Lande und erzählte viel Interessantes. Ich bat ihn, mir das Wesentliche seiner Auseinandersetzung aufzuschreiben und füge seine Zuschrift als Anlage bei. Das Gleiche zu tun hatte ich schon tags zuvor den Rechtsanwalt Dr. Merensky in Keetmanshoop gebeten. Dieser hatte mir eine Denkschrift über die Notwendigkeit der Eisenbahn, die für den Reichstag bestimmt war, übergeben. Ich habe mich bereit erklärt, sie formell einzureichen. Auch sie folgt hier, ebenso wie seine weitere Zuschrift als Anlage. Dr. Merensky kennt das Land seit Jahren und spricht, wie übrigens auch der Bezirksamtmann, die verschiedenen Mischsprachen des Landes. Ich habe mit ihm eingehend die das Land betreffenden Hauptfragen besprochen und danke seinem Urteil manche Anregung. Eine Konferenz habe ich ferner mit dem bei der Farmerentschädigung genannten Farmer Müller von Berneck gehabt, welcher zweiter Vorsitzender der Entschädigungskommission ist. Er meinte: die Entschädigung, von der sie $^{3}/_{7}$ erhalten hätten, sei festgesetzt nach den alten Viehpreisen, heute seien diese doppelt so hoch. Nur der direkte Schaden des geraubten Viehs sei bei der Entschädigung von der Kommission mit diesem niedrigen Preis angesetzt, nicht der indirekte Schaden, der durch Zusammentreiben und sonst entstanden sei. In Keetmanshoop sei wenig oder gar nichts zur Schuldentilgung verwandt. Wenn der Friede im Land und die Bahn fertig gestellt sein würde, werde bar Geld erst recht notwendig und nützlich. Das habe man

Anlage 2.

Anlage 1.

beobachten können, als nach dem Burenkrieg ein starker englischer Geldzufluß ins Land gekommen sei. Jetzt aber fehle Bargeld an allen Enden. Müller von Berneck fragte mich, ob es nicht möglich sei, auf spätere Lieferungen von Vieh jetzt Zuchtvieh auszugeben? Ich erwiderte, daß könne vielleicht die Kolonie, nicht aber so leicht das Reich, mit Rücksicht auf den Etat. Ich fragte ihn, ob er nicht die Erbauung einer Kolonialbahn als eine Zuwendung an die Farmer im Sinne einer Wertsteigerung des Grund und Bodens ansehen müsse. Er bejahte diese Frage. Ich fragte weiter, ob solchenfalls nicht, um bar Geld ins Land zu bringen, ein Darlehn an die Farmer genügen würde, und wie langfristig dies sein müßte. Müller von Berneck erwiderte: Wenn wirklich reichlich Mittel bewilligt würden, so könne wohl an eine Rückzahlung in Raten nach Ablauf von fünf Jahren gedacht werden. Müller von Berneck beklagte ferner die Unterscheidung der sogenannten Bonafidefarmer und fragte: Wer ist Bonafidefarmer? Die Firma Wecke & Voigts ist der größte Bonafidefarmer, aber auch der größte Händler. Diese Firma braucht die Entschädigung am allerdringendsten!

Von besonderem Interesse für mich war ferner eine Unterhaltung mit dem Berseba Kapitän Christian Goliath. Er spricht geläufig deutsch, sogar in besonders gewählten Ausdrücken. Er liest, wie ich hörte, regelmäßig eine deutsche Zeitung. Auf meine Frage, wie es ihm und seinen Leuten gehe, erwiderte er: „In guten Jahren geht die Viehwirtschaft vorwärts, in schlechten Jahren geht sie zurück. Wegen diesem Punkt müssen wir die Bahn haben. Seitdem die Bahn von Port Nolloth nach Steinkopf geht, leben unsere Verwandten dort besser, gleicher. Dann kann die Kost immer transportiert werden, auch wenn Hungersnot ist. Wir zahlen für 1 Pfund Mehl in Berseba 1.50 Mark und mehr. Neulich zahlte ich selbst für einen Sack Mehl (100 Pfund) 9 Pfund Strlg. = 180 Mark. Ebenso zahlen wir für Reis und Zucker," Und er schloß seine gesetzte Rede, die ich schleunigst wörtlich in mein Notizbuch niederzeichnete (wie überhaupt sämtliche fremden Auslassungen, die ich hier wiedergebe.) „Es freut mich sehr, daß Herr Doktor, von dem ich gehört habe, daß er ein Wort im Rate mitzusprechen hat, selbst gekommen ist, und daß ich heute zu ihm sprechen darf."

Ich erwiderte ihm:

„Ich sage Dir" — hier bemerke ich, daß das „Du" die übliche Anrede für alle Schwarzen ist — „Wir wollen euch nicht knechten und ausrotten, wenn ihr Frieden haltet, sondern wir wollen euch die Mittel bringen, durch welche dieses Land mehr Weiße und mehr schwarze Menschen ernähren kann als heute, aber in der Kultur müssen auch die Ein-

geborenen lernen, zu arbeiten und der Obrigkeit zu gehorchen.“ Christan Goliath erklärte, er habe zwei Wünsche: „Erstens die Bahn soll nach Keetmanshoop kommen; zweitens andere Schulen für Arbeiter!“ Heute habe ich 21 Kerle für Militärdienst gestellt, ebenso kann ich Jungens genug für gewerbliche Schulen stellen. Hier haben wir das Beispiel von Abraham Thomas. Da sind die Häuser (Handbewegung), die er dabei gebaut hat! Solche Leute, die sich durch ihre ehrliche Arbeit ihr Brot verdienen, wollen nichts mehr von Krieg wissen oder herumgejagt werden; auf solche Weise kann man diese Aufstände auch hindern. Ich hoffe, daß, wenn der jetzige Plan durchgesetzt wird, am ehesten der Krieg aufhören wird. Hunger und Durst sind zwei Mittel, durch welche solche Zustände am ehesten gebrochen werden. Kost geht zuerst an vornehme Leute, dann halten die anderen, die hungern, nicht mehr. Als Wittboi fiel, waren die anderen durch Hunger und Durst schon von ihm getrennt. Das sind die beiden Mittel, Hunger und Durst, wenn die da!“ — Der Bezirksamtmann Schmidt kam über unser Gespräch hinzu; ich wußte, daß er, für einen Heimatsurlaub überfällig, nach dem Tode seines im Süden gefallenen Bruders, jetzt Heimatsurlaub erbeten hat. Er sagte zu Christian Goliath, er werde wohl auf Urlaub gehen, um seine alte Mutter wiederzusehen, und sagte, er könne sich doch darauf verlassen, daß die Bersebaleute auch in seiner Abwesenheit Ruhe halten würden. Ich aber mußte offen herauslachen, als Christian Goliath erwiderte: „Ja, aber erst, daß Bezirksamtmann geht, wenn Aufstand zu Ende ist, er hat uns immer geraten“. Der Herr Bezirksamtmann sah in diesem Augenblick verdutzter aus, als der schlaue Christian Goliath. Das war nicht die Absicht bei seiner Frage gewesen!

Schon in Keplersbrunn hatte mir ein junger Leutnant die dort stationierten Kamele gezeigt, deren kostspielige Anschaffung die Budgetkommission befaßt hat. Der Offizier hatte unter den Kameraden die Bezeichnung „der Kamelkorpskommandeur“ erhalten. Auch in Keetmannshoop hatte ich das Kamelkorps gesehen; 500 Kamele eingeteilt in 6 Karawanen à 80 Tiere. Ein Offizier, ein Beamter und Leute aller Herren Länder. Jede Karawane ist eingeteilt in Staffeln. Die Aufgabe dieser Kolonnen ist im wesentlichen die Verproviantierung einzelner Plätze, der Posttransport, die Heranbringung von Wasser, besonders bei Überwindungen von Durststrecken. Der kommandierende Offizier meinte, die gleiche Leistung vollziehe sich durch Kamele billiger als durch Ochsen, weil sie schneller und ohne Ruhepause gingen. Die Tiere von den canarischen Inseln hätten sich leichter akklimatisiert, als

die von der Somaliküſte bezogenen. — Übrigens habe ich bereits in Südweſt-Afrika geborene junge Tiere geſehen.

Gelegentlich führte mich mein Weg auch zur Beſichtigung der militäriſchen und zivilen Magazine. War ſchon früher Keetmanshoop ein Stapelplatz für die Bedürfniſſe des Landes, ſo iſt es dies heute im hervorragenden Maße, ſeitdem die Verpflegung der Etappen im Süden und Südoſten ſich von hier vollzieht, freilich unter dem unſäglichen Umweg über Windhuk, nachdem der Baiweg tatſächlich geſperrt iſt. Ich kann nicht behaupten, daß ich die Magazine beſonders gefüllt vorgefunden hätte, ich ſah nur den notwendigſten Bedarf an den einfachſten Lebensmitteln für Offiziere und Mannſchaften. „Schmalhans“ iſt offenbar auch heute noch Küchenmeiſter in Keetmanshoop! Mich, dem Gaſt im Kaſino, hat man es nicht merken laſſen wollen, aber ich glaube mich nicht zu täuſchen, daß man den wenigen aufgeſtellten Weinflaſchen vorſichtiger zuſprach, als es ſonſt die Art jüngerer Leute iſt, und von dem Trunk Bier am Abend weiß ich durch Zufall beſtimmt, daß der Bezirksamtmann ſeine letzten paar Flaſchen ins Kaſino herübergeſchickt hatte. Ich muß vielleicht um Entſchuldigung bitten, daß ich dies, wenn auch nur in beſchränkter Öffentlichkeit, mitteile, ich meine aber in dieſer Berichterſtattung auch eine ſolche Beobachtung nicht verſchweigen zu dürfen.

Vor allem, was ich in den drei Tagen in Keetmanshoop erlebt habe, iſt aber dasjenige, was die wiederholten langen Rückſprachen mit Oberſt von Deimling mir geboten haben, die Hauptſache. An Ort und Stelle lernt man ſchneller als am grünen Tiſch daheim. Unſere Unterhaltung bewegte ſich weſentlich um die Bahnfrage. Das Bedürfnis nach einer Bahnverbindung von Keetmanshoop nach Lüderitzbucht iſt offenſichtlich inzwiſchen ſo ſchreiend geworden, daß Oberſt von Deimling heute nicht mehr wie im Vorjahr der Kolonialbahn das Wort redet, ſondern nach einer proviſoriſch kriegsmäßig herzuſtellenden Feldbahn verlangt. Er iſt ſicher, ſie durch ſeine Eiſenbahnabteilung in 2 bis 2½ Monaten bis Brakwaſſer, ſie in etwa weiteren 3 Monaten bis Keetmanshoop führen zu können, und zwar ohne daß er die Truppen zu vermehren braucht. Immer wieder betonte er, daß der Weg für die Militärtransporte über Windkuk jetzt etwa 700 km weit ſei, das wäre alſo eine Strecke wie etwa von Königsberg nach Emden. Im Dienſt des Nachſchubes ſtänden heute 61 Offiziere, 1360 Reiter, 2535 Treiber, 12,350 Tiere, 430 Proviantwagen mit 9600 Zugtieren; das alles ſei zu verpflegen und zu bezahlen, unter welchen Entbehrungen und unter welchem Abgang, zumal in der heißen Jahreszeit! Was ſagten dagegen die 5—7 Millionen, welche die Feldbahn

koſte, die doch den Bau einer Kolonialbahn vorbereite und erleichtere, und gegen den augenblicklichen Zuſtand monatlich wenigſtens 2 Millionen erſpare. Auch würden die oben erwähnten Truppen für die Durchführung des Krieges oder für die Heimſendung frei. Er habe die ſchwere Verantwortung übernommen, die engliſche Verpflegung in Haſuur, Dawignab, Ukamas und Stolzenfels abzubeſtellen; werde die Feldbahn nicht alsbald bewilligt, ſo müſſe wieder bei den Engländern beſtellt werden. Er habe die Truppen mit Rückſicht auf die Stellungnahme des Reichstags ſtark vermindern müſſen. Bis Ende Oktober werde er 5000 Mann zurückgeſandt haben. Jetzt ſei ihm die ordentliche Verpflegung von Mannſchaften und Tieren unſäglich erſchwert, und doch ſei ein offenſiver Geiſt in der Truppe nötig! Die Bondels finden an ihren Stammesgenoſſen jenſeit der Grenze einen ſtarken Rückhalt. Die Engländer hätten ihnen die Sorge für Greiſe, Weiber und Kinder abgenommen. Das läge anders bei den Hereros, die ſich für ihre Weiber und Kinder geſtellt hätten und jetzt noch ſtellten. Den Bondels müſſe er auf der Spur folgen und ſie hetzen, bis der verfolgenden Truppe das letzte Korn Reis und Hafer ausgegangen ſei. Dieſer Offenſive bedürfe er zugleich mit den Abſperrungsmaßregeln und ſonſtigen Maßnahmen, welche das Ziel anſtrebten, die Hottentotten zu veranlaſſen, ſich zur Beendigung des Orlogs zu ſtellen.

Hierzu möchte ich bemerken: Ich habe den Eindruck gewonnen, daß der Truppenkommandeur keineswegs etwa die kriegeriſche Niederwerfung des Aufſtandes allein als das Richtige anſieht. Es ſcheinen zurzeit noch drei Gruppen von Hottentotten im Felde zu ſtehen, nämlich diejenigen unter Abraham Morris, die unter dem Oberkapitän Johannes Chriſtian und die unter dem Häuptling Fielding, daneben einzelne Banden, wie diejenige des kleinen Jakob, welche unſern Weg kreuzte. Von Abraham Morris hatte der Oberſt von Deimling einen Brief bekommen, in welchem es nach dem Eingang heißt: „Ich habe von heute ab mein Gewehr umgedreht, und es ſoll mich nichts veranlaſſen, etwas anzugreifen. Mit dem beſten Vertrauen, daß wir das Ziel des Friedens erreichen werden, ſchließe ich meine Zeilen mit herzlichem Gruß Ihr Abraham Morris.“ Am Tage meiner Ankunft aber war ein früherer ſchwarzer Soldat der Truppe, Moſes, mit weißer Flagge, angeblich ein Abgeſandter des Johannes Chriſtian, mit dem Anerbieten auf Verhandlungen über Waffenabgabe gekommen. Der Oberſt hatte ihm erwidert, er ſolle mit weißer Flagge zurückgehen, Johann Chriſtian ſolle mit ſeinen Leuten, ſeinen Gewehren und mit weißer Flagge nach Guigatzis kommen, dort dem Hauptmann Wobring alle Gewehre und

Munition abgeben; dann werde Hauptmann Wobring ihn nach Keetmanshoop bringen. In Keetmanshoop werde er mit seinen Leuten Kost bekommen und müsse arbeiten. In der Tat ritt an demselben Abend Hauptmann Wobring, der Kommandeur der Südetappe, allein mit seinem Burschen ab; wir sahen ihm mit Sorgen nach, aber er ist inzwischen wohlbehalten dort angekommen. Sein Zweck scheint bisher aber noch nicht erreicht zu sein. Mir war jedoch von Interesse, daß der Oberst von Deimling in Uebereinstimmung mit dem Gouverneur offenbar selbst jede Maßregel trifft, um den Guerillakrieg durch irgend welches annehmbare Übereinkommen möglichst schnell zu beenden. Fraglich ist nur stets, ob ein scheinbares Entgegenkommen der Hottentottenführer nicht nur eine Hinterlist ist, um die Aufmerksamkeit von einem geplanten Streich abzuwenden. Die mir später in Windhuk mitgeteilten Vorgänge scheinen eher zu beweisen, daß die erheblichen Truppenrücksendungen in der letzten Zeit die Hottentotten zu neuem Vorgehen ermutigen. Von Osten her soll inzwischen eine entwichene Bande wieder auf deutsches Gebiet übergetreten sein. Die Aufgaben, die an unsere Truppenführung gestellt werden, sind übrigens mannigfaltig genug. Als ich dem Kommandeur meinen Besuch machte, fand ich ihn in Beratung mit dem Stabe und dem Bezirksamtmann über die Maßnahmen gegen den Milzbrand, der an der Ostgrenze eingeschleppt ist.

Ich nahm übrigens gelegentlich Veranlassung zu fragen, ob denn etwa auch im Norden bei den Ovambos Schwierigkeiten zu befürchten seien! Statt aller Antwort verlas mir der Kommandeur die folgenden Worte aus einem Erlaß an den Kommandeur im Norden: „....verbiete ich nochmals jede Maßregel, die zu einer Berührung mit den Ovambos führen oder bei ihnen den Argwohn erwecken könnte, als werde unsererseits ein Unternehmen gegen sie vorbereitet."

Mein auf den 6. Oktober früh geplanter Abmarsch nach Norden mußte bis nachmittags 4 Uhr verschoben werden. Oberst von Deimling wollte mich wohl nicht unbedeckt reisen lassen mit Rücksicht auf die Meldung seines Stabsoffiziers, aber die dazu verfügbaren am Morgen vom Süden heraufgekommenen Mannschaften bedurften mit ihren Tieren einer Ruhepause. Das feierliche Geleit, welches mir um 4 Uhr nachmittags bis zu den sogenannten Tränenklippen von nahezu allem dienstfreien Militär und Zivilpersonen gegeben wurde, habe ich als eine dringende Bitte aller Kreise in Keetmanshoop auffassen müssen, die nicht an mich, wohl aber an das Mitglied des Deutschen Reichstages gerichtet war, der schweren im Süden obwaltenden Lage in der gesetz-

gebenden Deutschen Körperschaft doch die Unterstützung nicht zu versagen! Ein letzter Abschied, ein Händedruck mit dem Dank für das überaus herzliche, freimütige und gastliche Entgegenkommen, das man mir allerseits in Keetmanshoop bewiesen hatte, und ich ritt im Galopp mit dem Oberleutnant Stach der schon vorangezogenen Bedeckungskolonne nach. Mir war es leid, die Mannschaften bemühen zu müssen. Die Leute zwar sahen aus, als könnte sie so leicht keine Müdigkeit anfechten, hager und sehnig. Ein Wachtmeister, der padkundig, schon mehr als einmal von Süden nach Norden geritten war, zuerst in dem Zuge der Kompagnie Franke, führte die Spitze.

Waren aber die Mannschaften so guten Mutes, daß sie sogar die heimischen Lieder sangen, so sah es mit den Pferden traurig aus! Nur sehr schonsam durfte Trab geritten werden. Als der führende Offizier sich zum Abmarsch beim Obersten meldete, mit Stiefeln, die vorne mit Ochsenhaut geflickt waren, mit dem schweren Patronengurt umgürtet, selbst das Gewehr im Arm, und als ihm der Oberst ein kurzes ermunterndes Abschiedswort sagte, hätte ich gewünscht, daß ein Zeichner jener deutschen Witzblätter zugegen gewesen wäre, die unsere Offiziere gern als Salonhelden zu karikieren pflegen! Wir ritten bis nachts 12½ Uhr in zwei sogenannten Trecks. Während der ersten Pause kam im Galopp eine Patrouille zurück und meldete auf 2000 Mtr. voraus eine berittene Hottentottenpatrouille mit Gewehren. Der gerade abgesessene Offizier stieg gleichmütig mit den Worten in den Sattel: „Na, denn wollen wir weiter reiten“. Der Offizier war der Sohn eines der Herren Kollegen vom Landtag! Bezirksamtmann Schmidt hatte uns von seinen Lieblingen, den Tauben im Hofe, zwei gebraten mitgegeben, auch einige gekochte Eier. Ich sah die Offiziere der Bedeckungsmannschaften herzhaft in ihr dickes mit Konservenschmalz bestrichenes Brot beißen. Mehr an Vorräten habe ich nicht gesehen, es seien denn die Konserven zur Bereitung der Suppe. Unsere beiden Tauben und Eier, welche die drei Offiziere sich endlich bereit erklärten zu nehmen, waren für sie ungewohnte Leckerbissen. Wir konnten mit Rücksicht auf die Pferde nur langsam reiten. Ich stellte das zweite Pferd, welches mir die Süd-Etappe gestellt hatte, zeitweilig zur Mitbenutzung zur Verfügung. Mehrere Pferde litten an Durchfall und drohten schlapp zu werden.

Am Abend des 7. Oktober schwenkte die Bedeckungstruppe seitlich nach Berseba ab, wo sich die Kompagnie zu sammeln hatte; bei der Station Jeß hatten wir die Grenze erreicht, jenseit derer das Land wieder als im Friedenszustand befindlich angesehen wird. Von Gibeon her war uns eine kleine Bedeckungspatrouille entgegengeschickt. Ich

hatte unvorsichtig am Tage zuvor wohl nicht genug gekochten Kaffee getrunken, dessen Wasser einer trüb aussehenden offenen Wasserstelle entnommen war, fühlte mich nicht ganz wohl und hatte mich daher mit Einbrechen der Dunkelheit auf die Gepäckkarre zurückgezogen. Ihr unsagbares Rütteln in der durch die Kolonnen ausgefahrenen Pad aber wirkte als wohltätiges Brechmittel! So war ich am nächsten Morgen wieder gesund.

Vier Tage waren wir so in dem üblichen Padleben mit 3 bis 4 Trecks täglich dahingezogen. Gegen einen mäßig starken Sandsturm krochen wir in der Mittagspause unter die Karre, an deren Windseite ein Woilach festgemacht war. Da allmählich der Mond später aufging, wurde während den lichtlosen Abendstunden Ruhepause gemacht, die Tiere konnten unter Obhut in der Nähe weiden, soweit davon bei dem auch hier in dieser Jahreszeit dürftigen Graswuchs die Rede sein konnte. Aber insbesondere die Maultiere verlangten nach anderem Futter als dem ihnen spärlich angebotenen Hafer. Der Boden in der ganzen Gegend bis Gibeon erscheint noch dürftiger als derjenige am Baiweg, besät mit Klippen, auf langen Strecken übergossen mit Kieseln. Das Material für einen Eisenbahndamm liegt hier tatsächlich am Wege. Die Telegraphenstangen von Eisen stehen bereits in gerader Linie vom Süden nach dem Norden, die im Gelände sich windende Pad kehrt immer wieder zu ihnen zurück. Zur Rechten sieht man fernhin die Ränder des Weißwandgebirges, von der Linken wird das ganze Gelände durch den gewaltigen Gebirgsstock des großen Brukaros beherrscht. Erst kurz vor Gibeon verliert man ihn aus dem Auge. Die bekannte Kriegskarte, die übrigens nicht den Anspruch erhebt, genau zu sein, läßt das nicht genügend erkennen. Am 10. Oktober nachmittags 5 Uhr kamen wir auf die Höhe, jenseits deren Gibeon liegt. Ein Labsal für das Auge war der Blick auf das grüne Tal im Fischfluß-revier. Auf der Höhe kreuzten wir noch die alte Rennbahn, welche in friedlichen Zeiten die Besatzung angelegt hatte. Heute heißt es auch hier, nicht die Pferde reiten, sondern die Pferde schonen. Wir machten dem Kommandanten, einem Stabsoffizier, unsern Besuch. Wie ich früher gehört hatte, ist wohl mit Rücksicht auf Ersparungen die Anzahl der Stabsoffiziere in der Kolonie neuerdings erheblich verringert worden! Die Kommandantur liegt oben auf der Festung, ihr gegenüber, am Bergabhang, das Bezirksgebäude; dort sollte ich Quartier nehmen. Von dort hatte ich noch am Abend einen herrlichen Blick auf die von der Abendsonne beleuchtete Feste, auch auf das in ihrer Nähe liegende frühere Wohnhaus von Hendrik Witboi. Die rotgelben Töne erinnerten

an das bekannte Bild der Akropolis von Gurlitt, oder an eine Eifellandschaft im Abendglühen von Valentin Ruths. In Gibeon hatte ich wieder Gelegenheit zu instruktivem Gespräch mit dem dortigen Bezirksamtmann, Er erzählte mir: Schon vor dem Aufstand sei die Gegend zur Ansiedelung von Buren vielfach in Anspruch genommen, zurzeit lägen 300 Unterschriften von Leuten vor, die Land kaufen wollten. Die Anträge der Buren auf Verleihung der Reichsangehörigkeit hätten sich stark vermehrt. Eine alte Erlaubnis des Kolonialamtes gäbe den Buren das Recht, selbst Gemeinden zu gründen, aber man habe in die Kaufverträge schon die Bedingung aufgenommen, daß sie ihre Kinder zwei Jahre in die deutsche Schule schicken müßten. Noch aber sei die Konfiskationsverfügung, durch welche das Witboiland zu Kronland erklärt werde, nicht heraus, und die Landesvermessung sei sehr im Rückstand.

Ohne die Landesvermessung müsse dauernder Besitzstreit obwalten und sei kein Realkredit möglich. Das der Gibeongesellschaft allein erteilte Schürfrecht auf edle Metalle erschwere die Erschließung des Landes, das zweifellos reich an Mineralien sei. An nicht weniger als 13 Stellen sei der bekannte Blaugrund festgestellt. Neuerlich solle sogar die Gesellschaft die Zusicherung erhalten haben, daß auch unedle Metalle 5 Jahre hindurch niemand anders schürfen dürfe. Ein Bur wolle sicher sein, Kohle gefunden zu haben. Im allgemeinen müsse man für einen ersprießlichen Farmbetrieb in dieser Gegend noch mit größeren Landkomplexen von 15 zu 20 000 ha rechnen. Ich hatte alsbald dem Bezirksamtmann den Wunsch ausgesprochen, möglichst die in Gibeon ansässigen Herren kennen zu lernen, Da sich an demselben Abend, für den ich außerdem einer Einladung in das Offizierkasino zu folgen hatte, nur einzelne Männer einfinden konnten, beschloß ich, meinen Aufenthalt in Gibeon bis zum nächsten Nachmittag zu verlängern. Dadurch wurde es mir möglich, im eingehenden Gespräch mit einem der bestangesehenen Männer im Lande, dem Farmer Albert Voigt, zu verweilen, am nächsten Morgen nach der 2 Stunden entfernten Farm Hanaus hinauszufahren, und am Mittag noch einige der in Gibeon ansässigen Persönlichkeiten zu hören. Herr Voigts und seine Frau waren, wie ich, beim Bezirksamtmann zu Gast; Voigts ist 16 Jahr im Lande gewesen, hatte dort Geld verdient und war nach seiner braunschweigischen Heimat zurückgegangen. Er ist einer von den Vielen, die wieder zurück gekommen sind. Er hat neuerlich von einem Farmer Ried die Farm Tsubgaris, 25,000 ha groß, inklusive Baulichkeiten zu 2 Mark pr. ha gekauft, die er mit 3000 Stück Kleinvieh, 560 Rindern

und 160 Pferden zu beziehen gerade im Begriff ist. Der offenbar wohlhabende und unternehmende Mann hat insbesondere mehrere Sorten Zuchtvieh bereits unterwegs. Er führt Allgäuer und Simmenthaler, selbst ostfriesische Schläge ein. Meine Fahrt auf der Regierungskarre, welche der Bezirksamtmann kutschierte, zusammen mit der gut über die Verhältnisse orientierten Gattin des Herrn Voigts war zwar recht halsbrechend, mir aber durch die Auskunft, welche die Dame zu geben wußte, mit der gemeinsam ich die Wirtschaftsprobleme für Süd-West-Afrika gelöst habe, in hohem Maße interessant. Nach Meinung des Herrn Voigts, der auch das Capland und Transvaal kennt, ist zwar der Süden unserer Kolonie etwas regenärmer, und man kann daher etwas weniger Tiere auf demselben Areal halten, aber das Klima ist gesunder und das Gras nahrhafter. Voigts meinte: „Solange man hier die guten Preise für Schlachtvieh durch die Anwesenheit der Truppen bekommt, spielt der Preis für Wolle keine große Rolle. Solange züchtet man besser das schnell heranwachsende Afrikanervieh. Aber dieser Zustand ist ungesund. Später muß die Wollzucht in ihr Recht treten, es ist mir zweifellos, daß sie ein gutes Geschäft geben würde."

Der 11. Oktober führte uns in der Frühe zum Farmer Fritz Kries nach Hanaus. Die Familie der verschiedenen Kries ist seit Jahren in Gibeon ansässig. Kries war unter dem Bezirksamtmann v. Burgsdorf, dessen werktätige Arbeit man noch heute in Gibeon an der Stätte erkennt, wo er sein Leben lassen mußte, nach Gibeon gekommen. Nachdem er den Feldzug in der Naukluft mitgemacht hatte, hatte er im Naukluftgebiet 5000 ha Land als Kriegsfarm erhalten und gegen ihren Eintausch und Zuzahlung an Hendrik Witboi seine jetzige Farm Hanaus erworben. Dort hat er den ganzen Aufstand durchgemacht. Zur Erfrischung erhielten wir — ein seltener Genuß — ein Glas frische Milch und selbstgemachte Butter. Er zeigte uns Kartoffeln von geradezu ungewöhnlicher Größe. Hanaus ist, trotz der Verwüstung durch den Aufstand, mit seinem Garten noch heute die Renovierfarm von Gibeon. In dem 3 ha großen Garten wachsen unter künstlicher Bewässerung Wein, Spargel, Kartoffeln, Salat, Kohl, Rüben, also voraussichtlich alles, was deutsche Gartenkultur erzeugt. Kries hat für seine Gartenerzeugnisse in dem letzten Monat 500 Mark brutto eingenommen, 200 Mark Kosten, also 300 Mark Nettoverdienst gehabt. Durch Tabakbau hat er in früheren Jahren 2500 Mark jährlich vereinnahmt. In seinem Backsteinhaus mit einem Säuleneingang sahen wir noch die von den Hottentotten jüngst zerschlagene Kommode und

ein Loch im Steinfußboden. Auch hier eine tüchtige und freundliche deutsche Hausfrau und blühende Kinder! Der Rückweg führte uns über eine der Gibeon-Schürfgesellschaft gehörende Blaugrundstelle. Obenauf der Gelbgrund, darunter blaugrauer vulkanischer Tuff. Der Vertreter, Herr Paul, der lange in Kimberley gewesen ist, machte uns auch auf die vorhandene charakteristische vulkanische Aufbieguag des Nebengesteins aufmerksam. Die Grube soll die bezeichnende Elipsenform haben, oben und unten mit einer Röhre, etwa 80 m breit und 150 m tief sein. Man spricht davon, daß der Leiter der Gesellschaft demnächst herauskommen soll; vorläufig stand im Freien nur eine Maschine zur Verkleinerung und Spülung des Blaugrundes; man hatte offensichtlich vor unserer Besichtigung den Boden etwas aufgekratzt und mit der Maschine etwas gearbeitet, um uns eine Anschauung von der Sache zu geben. Wir suchten aus dem zerkleinerten Material, das seitwärts auf einem Wellblech lag, einige der wertlosen Halbedelsteine heraus; von einem Betrieb konnte noch nicht die Rede sein.

In einer darauf folgenden Besprechung mit mehreren Herren aus Gibeon erklärte Herr Paul: Auch hier habe sich die Karroformation, die Voraussetzung für Kohle, gefunden. Herr Schernig, der Vertreter des Wirtschaftsvereins und einer Darlehnskasse, meinte zur Entschädigungsfrage, es müsse billigerweise die Entschädigung auch den hinterbliebenen Angehörigen der Farmer zu teil werden. Herr Grabbenhöft war der Ansicht, daß wenn die Bahn auch nur bis Keetmanshoop gebaut würde, auch die Gegend von Gibeon Vorteil davon haben werde. Von mehreren Seiten wurde die mich mehr interessierende Burenfrage erörtert. Man erachtete das Burenelement als sehr stark im Lande.

Am 10. Oktober nachmittags ritten wir nach Norden weiter. Gegen Abend trafen wir in Sechskameelbaum ein. Es war eine bitterkalte Nacht, und wir waren froh, mit unseren Schlafsäcken in den Vorratsräumen des Farmers Dr. Kämpfer unterkriechen zu können, der, wenn ich mich nicht sehr irre, seine eigene Bettstelle für mich hatte hineinstellen lassen. Dr. Kämpfer hatte mir vorher nach Gibeon telegraphiert, er wünsche mich zu sprechen, sei aber mangels Reittiere außer Stande nach Gibeon zu kommen. So wagte ich es, die Familie im Schlaf zu stören. Dr. Kämpfer sitzt mit seiner Frau und vier Kindern geduldet auf der Farm, die im Eigentum des Buren De Wet steht. Dieser hat sie von einer berühmten deutschen Exzellenz erworben. Seine eigene Farm „deutsche Erde“, am Fischfluß, hat er auf behördlichen Befehl wegen des Hottetottenwechsels dort räumen müssen. Seine mit 38,000 Mk. anerkannte Entschädigung hat er zu $^{3}/_{7}$ erhalten

und im Laufe dieser Jahre verbrauchen müssen, beziehungsweise zur Anschaffung von Bockies, d. h. Kleinvieh, verwandt, mit deren Zucht er sich und seiner Familie das Leben fristet. Im Lande zu bleiben mit der starken Hoffnung, bald wieder auf seine eigene Farm zurückzukehren, ist ihm nur mit der ²/₇ Entschädigung möglich geworden. Beim Morgenkaffee in aller Frühe kam der älteste prächtige Junge herein, 10 Jahre alt. Er berichtete voll Stolz von den Bockies, mit denen er aufwächst, von seinen Hoffnungen auf schnellen Zuwachs und beklagte ein krankes Tier, das nun doch geschlachtet werden müsse. Mir aber ging die Klage der Mutter zu Herzen, daß sie nicht genug hätten, die Knaben nach Windhuk in irgend eine Schule zu schicken. Ich will hier hinzufügen, die Regierung gibt zwar 300—400 Mark Zuschuß für die Pension in solchen Fällen, aber es bleibt immer ein Rest übrig, den das Ehepaar nicht aufbringen konnte. Es dürfte die Beachtung der Kolonialgesellschaft verdienen, die im Lande geborenen Kinder deutscher Eltern in der deutschen Schule ausbilden zu lassen. Sie bilden gewiß für die Zukunft das beste Farmergeschlecht!

Der 11. Oktober brachte uns über Geitzagis zunächst nach Regierungsbrunn. Die Landschaft war öde wie vorher. In Regierungsbrunn ließen wir den Gepäckkarren und die letzte Bedeckungspatrouille zurück. Wir, Oberleutnant Stach und ich, ritten allein weiter, denn um 4 Uhr sollten wir uns diesseits der Remmhöhe nach telegraphischer Verabredung mit dem Grafen Stillfried treffen, — dort sollte das Padleben zu Ende sein: Das Automobil von Süd-West-Afrika sollte uns aufnehmen! Unwillkürlich ritten wir im schlanken Trab. Mehr als einmal hatte mein Herr Begleiter, zumal wenn wir im Schritt reiten mußten, meine Hoffnung auf das Automobil zu lenken versucht, das uns spätestens in Kub erwarten sollte. Ich hatte immer scherzhaft erklärt, nicht an die Existenz des Automobils zu glauben. Da plötzlich sah ich auf der Höhe, zunächst noch undeutlich, viereckige Umrisse, ich sah Gestalten dabei, und im gestreckten Galopp waren wir oben. Wenige Worte der Begrüßung, und wir saßen wohlig in den weichen Kissen des Hintersitzes. Vor uns hatte der Führer der Automobilabteilung Graf Stillfried Platz genommen, auf dem Chauffeursitz Sergeant Eyber, der in Berlin den Kriegsminister gefahren hat, und ein Gefreiter; auf dem Trittbrett aber kauerte eine schwarze Ordonnanz. Im Fluge ging es vorbei an einer alten Heliographenstation, an den Steinhügeln, welche die Hottentotten ihren Toten errichten, an deutschen Reitergräbern mit weißen Kreuzen, von denen wir wohlgepflegt schon mehr als eines an unserem Wege gesehen hatten, und dann kam der Absturz der Remmhöhe, die

hinauffahren zu können Graf Stillfried nicht unbedingt sicher gewesen war. Vor uns lag die ausgefahrene Pad, in deren tiefen Löchern wohl Räder von Ochsenwagen langsam hineinrutschen können, die aber den Pneumatiks des Automobils, wie wir später zu unserm Schaden erfuhren, das Dasein kosten. So bog das Automobil seitwärts, einen vom Grafen Stillfried vorher erkundeten Geröllhang hinunter. Ich muß bekennen, daß mir in diesen Minuten recht unheimlich wurde. Der Wagen lag so schräg, daß ich nur erwog, ob er sich nach vorn überschlagen, oder bei der nächsten Klippe seitlich umfallen würde. Ich lernte aber allmählich, daß die meterhohen trockenen Dornensträucher am Wege für das Automobil kein Hindernis sind, und daß die Gummiräder ohne bemerkenswerten Stoß und vor allem ohne eigenen Schaden über mäßig hohe Klippen hüpften, kurz daß das padlose Gelände längs der Telegraphenstangen zum wenigsten so gut befahrbar war wie die eigentliche Pad. Auf dieser zog langsam, mit 20 mächtigen Ochsen bespannt, unter dem Geschrei der Treiber, ein Ochsenwagen dahin. Wir wichen seitlich aus. Die Schwarzen zogen offenen Mundes den Hut vor dem vorbeisausenden Automobil. Der auf dem Bock sitzende Bur aber ließ die lange „Schwipp“ fallen und schlug die Hände über den Kopf zusammen.

In zwei Stunden waren wir in Kub. Wie Nürnberger Spielzeug liegen eine Reihe einzelner Häuschen bei einander. Das für mich bestimmte hatte nur einen Schlafraum, aber die Fürsorge der Herren hatte mir eine Badewanne mit warmem Wasser hineingestellt. Ich kam mir vor wie Parcival beim König Gournamanz! Von der Veranda des Offizierkasinos hatte man einen Blick auf die offenen Wasserstellen im Fischflußrevier, jenseit dessen ein grüner Baumrand herüber grüßte. Ein langes Zelt führte die Inschrift „Hotel zum schwarzen Pavian“, in dessen „Fürstenzimmer“ mein Herr Begleiter quartierte. In der Nähe stand gerade auseinandergenommen bei einem Werkstattzelt das in Betrieb befindliche Lastautomobil, welches 40 Zentner Hafer nach Kubub gebracht hatte. Am Abend entwickelte sich im Kasino eine mir äußerst interessante Unterhaltung über die Leistungsfähigkeit des Automobils für Südwest-Afrika. Wie kein anderer scheint mir der Hauptmann Graf Stillfried darüber ein sachkundiges Urteil abgeben zu können, denn er ist offenbar mit ganzer Seele bei der ihm anvertrauten Aufgabe. Ihm war am selben Abend ein Artikel einer Zeitung der Heimat zugegangen, nach welcher ein verehrter Herr Kollege aus dem Reichstag der Versorgung des Baiweges mit Automobilen das Wort geredet hatte. Zugleich hatte Graf Stillfried aus dem Hauptquartier

den Befehl erhalten, dienstlich über die jetzige Leistungsfähigkeit der beiden ihm unterstehenden Automobile zu berichten. Er gab mir gegenüber seine Auffassung etwa dahin kund: Unzweifelhaft habe das leichtere Personenautomobil mit den Gummirädern in Südwest-Afrika eine Zukunft, zumal da es ohne Schwierigkeit und sonderliche Kosten möglich sein werde, durch Polizeiverordnung besondere Automobilwege herzustellen, insbesondere, wo es sich um eins der vielen Hochplateaus handle. Auch den Sand in den unumgänglichen Flußrevieren werde das Personenautomobil mit Anlauf regelmäßig überwinden. Was das Lastautomobil anlange, so könnte auch dieses noch weiter für große Strecken entwickelt werden, insbesondere da, wo seine eisernen Räder durch den losen Sand auf festen Boden oder Stein greifen könnten. Freilich müßten, wie Graf Stillfried dies bei seinem Personenautomobil selbst fertiggebracht hatte, die Kühlvorrichtungen erweitert werden. In Vergleich zu einer Bahnanlage, erklärte Graf Stillfried, könne das Automobil überhaupt nicht gestellt werden. Selbst die einfachste Feldbahn sei ungleich leistungsfähiger und billiger, sowohl in der Anschaffung wie im Betrieb. Wohl sei das Lastautomobil ein zweckmäßiger Zu- und Abbringer für die Bahnanlage. Was speziell die Benutzung des Automobils für den Baiweg anlange, so fürchte er, daß die Höhe bei Sandverhaar für das Automobil jedenfalls auf der jetzigen Pad unüberwindlich sein werde, aber „probieren gehe über studieren". An die Zweckmäßigkeit eines regelmäßigen Transportes auf dem Baiweg durch das Automobil glaubte Graf Stillfried nicht.

Am morgen des 12. Oktober ging es abermals weiter im Fluge nach Norden. Das kühle Luftbad im Automobil war außerordentlich erfrischend. Mir wurde um so wohler, als in der Gegend um Kub sich plötzlich ein Vegetationswechsel zu vollziehen scheint. Man sah viele Gesellschaftsvögel am Wege, deren große, angeblich bis zu hundert Vögel bergende Nester meterbreit an den Bäumen hängen, „stief" Erdmännchen, kleine Tiere, wie unsere Eichhörnchen vorbeihuschen und reichliche strohgelbe Weide am Wege wachsen. Weiter nördlich habe ich insbesondere in den Talsohlen gelbe Strecken gesehen, genau wie unsere Haferfelder im Herbst. Bei der Mittagsrast im Tsumis sprach ich den Farmer Wahl, eine Ausnahme von der Regel. Er hat durch den Krieg nichts verloren und sagt es offen, denn er hat am Wege alsbald einen Store errichtet, dessen hochwertige Artikel zeigten, daß er ein gutes Geschäft machte, Seine Farm ist 12 000 ha groß. Er hat 180 Rinder und 900 Bockies. Er hat im Revier Wasser genug, hat einen Windmotor bestellt für einen Garten, den er anlegen will. In

dieſem will er Kartoffeln bauen, an welche die Heuſchrecken nicht herangehen. Wahl iſt, wie ſoviele der heutigen Farmer, ein alter Schutztruppler und hat ſich ſein erſtes Geld durch Anfertigung von Backſteinen verdient.

Nach der kurzen Mittagsraſt — wir hatten nicht für Tiere zu ſorgen —, gelangten wir nach Awaſſab an eine Baſtardwerft. Vor uns lag mächtig hingeſtreckt das Gebirge im blauen Dunſt, an deſſen letzten Ausläufern Rehoboth liegt. Am Nachmittag ſprach ich den Farmer Mischhorn. Die Hereros hatten ihm den Kopf eingeſchlagen und ihn für tot auf ſeiner Farm Okoruſe, nordweſtlich vom Waterberg, liegen laſſen. Er hat $^3/_7$ Entſchädigung bekommen und hat ſich durch Frachtfahren im Laufe des letzten Jahres 20 000 Mark verdient, die allerdings in ſeinen Ochſenwagen, welche ihm, wie üblich, zuerſt leihweiſe von der Regierung übergeben ſind, ſtecken.

Der Abend brachte uns nach Rehoboth ins Haus des Diſtriktschefs Leutnant Stuebel. In der Dunkelheit bei unſerer Ankunft leuchteten uns die weißen Kieſel mit denen der Vorgänger des jetzigen Diſtriktschefs, Hauptmann Böttlin, hier die Wege eingefaßt hat. Dieſer war 5 Jahre in Rehoboth, und viele der guten Einrichtungen, die wir hier fanden, ſchreibt Leutnant Stuebel, der 2 Jahre dort iſt, ihm zu. Wir hatten den Vorzug im gaſtlichen Diſtriktsamt der Gräfin Stillfried vorgeſtellt zu werden, welche ihren Gatten mit ihrem Knaben nach Süd-Weſt-Afrika begleitet hat. Die Gräfin erzählte davon, wie ſie früher tagelang im Herrenſitz mit habe reiten müſſen. Wir haben ſpäter die Unerſchrockenheit bewundert, in der die Gräfin im Automobil ſitzen blieb, wenn dieſes einmal eine Höhe nicht nehmen konnte und dann rückwärts über die Klippen fuhr, weil es den Antrieb an den Hinterrädern hat.

Erſt am nächſten Morgen konnte ich mit dem Diſtriktschef Rehoboth beſichtigen. Ich ſah die Eingeborenenniederlaſſung in ihrer Urſprünglichkeit. Unter dem Miſſionar Heidmann ſind die Baſtards vor 37 Jahren in dies Land gekommen, und es iſt ihnen gut gegangen. Sie haben auf ihren Weidegründen, die etwa ſo groß ſind, wie das Königreich Württemberg, 12,000 Stück Großvieh, davon 9—10,000 Stück Muttervieh und etwa 50,000 Stück Kleinvieh, daneben etwa 400 afrikaniſche Pferde. Sie ſind zufrieden, aber leider dem Trunk ergeben. Einem der zuverläſſigſten Baſtards hat der Gouverneur 150 von ihm importierte Mutterſchafe anvertraut, für Weide und Wartung teilt er mit ihm die Nachzucht. In geſchickter Weiſe hat der Gouverneur ferner den Baſtards neuerlich die Kapitänſchaft überhaupt abgewöhnt, nachdem ihr alter

Kapitän abgängig geworden war. An seiner Stelle ist ein Gemeinderat von 9 Mitgliedern unter Vorsitz des Distriktschefs berufen. Für reine Bastardangelegenheiten präsentiert der Rat einen Vorsteher auf 1 Jahr. Dringend wünschte der Distriktschef einen deutschen Volksschullehrer, weil die Bastards von den Buren nur holländisch lernen! Die Zahl der Bastards beträgt 2000. In ihrem Distrikt leben etwa 150 Weiße, darunter sehr viele Buren.

Ich sprach mit den beiden Farmern Henkert und Sievers. Sie wünschten dringend eine Bahn von Windhuk nach Rehoboth. Die jetzigen Transportkosten, 8 Mark pro 100 Pfund Mehl seien ebenso hoch wie der Anschaffungspreis in Swakopmund. Der Sack Mehl (180 Pfund) kostet in Swakopmund 26 Mark, in Rehoboth 52 Mark und wird in den Stores den Eingeborenen mit 60 Mark verkauft. Die Schwierigkeiten des Transportes sind in unmittelbarer Nähe von Rehoboth besonders groß. Der sogenannte „Rehobother Platzsand", eine 46½ Km. lange Fläche mit fußtiefem Sand ist von Windhuk her zu überwinden. Die Farmer glaubten an die Rentabilität einer Bahn Windhuk-Rehoboth und wollten eine solche Berechnung gesehen haben, die nach ihrer Ansicht zuverlässig gewesen sei. Farmer Henkert fragte, ob man denn nicht das durch die Otavibahn überflüssig gewordene Material der Staatsbahn Swakopmund-Karibib nach Süden verschieben könne. Beide Herren gaben mir Proben von Kupfer und goldhaltigem Gestein, das in der Nähe gefunden sei. Die Entschädigungsfrage spielt für sie keine Rolle, weil sie keinen Schaden durch den Krieg gehabt haben. Henkert ist mit vier Söhnen 10 Jahre im Lande, Sievers 8 Jahre dort Farmer. Die Größen der Farmen müssen nach ihrer Meinung wenigstens 10,000 Hektare betragen.

Abgesehen von der Anstellung eines deutschen Lehrers und der Bahn hatten sie keine Wünsche. Aus ihren Äußerungen entnahm ich das angenehme Verhältnis der Weißen zum Distriktschef. Bei meiner Rundfahrt mit dem Letzteren hatte ich ferner eine Unterhaltung mit dem Schmied Hochpitt. Dieser hat sich mit seinem Handwerk Geld verdient und hat sich seine Farm von den Bastards gekauft; vorläufig betreibt er noch sein Handwerk, hat aber schon 40 Stück Groß- und 300 Stück Kleinvieh. Er zeigte mir bei seinem Hause eine Blaugrundstelle, wie sie übrigens vielfach in diesem Gebiete vorhanden sein sollen. Er wußte nichts von den Verwerfungen des umliegenden Gesteins, die aber, soweit ich es beurteilen konnte, auch hier zu Tage treten. Ich sah bei den Quellen, die, 49 Grad heiß, reichlich dem Boden entspringen, gute Wasseranlagen, an ihren

Rändern waschende Bastardfrauen, einen gut gehaltenen Bastardgarten mit Maisbeeten, die vorbereitet des kommenden Regens warten. Auch die Truppe hat im Revier einen guten Garten angelegt. Der Missionsgarten wies trotz seiner günstigen Lage nur 4 Palmen auf. Auf meinen Wunsch hielt unsere Karre bei dem Hause des alten Missionars Heidmann. Ich traf ihn mit der langen Pfeife im Arbeitszimmer. Der würdige alte Herr hat einem jüngeren Missionar weichen müssen, er will seinen Lebensabend demnächst in Kapstadt verbringen. Nach der Mitteilung des Distriktschefs soll auf der Farm Herfurth-Liethfontein bei Hoachanas sehr wahrscheinlich Kohle vorhanden sein. Er könne mitteilen, daß er den Kohlenstein selbst vorgefunden habe. Bei der Station tritt das grüne Kupfergestein zu Tage. Die vier Morgenstunden haben mir von Rohoboth einen überaus günstigen Eindruck hinterlassen, man fühlte die gute Verwaltung; übrigens könnte unschwer vielleicht für eine einfache Entwässerung gesorgt werden; ich bemerkte an einer Stelle übelriechenden Wasserlauf.

Um 10½ Uhr brachen wir am 13. Oktober nach Windhuk auf. Unterwegs sah ich flüchtig noch die Farmgebäude des Rechtsanwalts Erdmann (Windhuk) auf der Farm Harris; sie ist 12,000 ha groß und wird von einem Angestellten verwaltet. Unterwegs platzte ein Pneumatik. Die an dem Rade angebrachte Vorrichtung zeigte, daß es insgesamt 3900 km Fahrt hinter sich hatte. Unser Automobil war ein Benzscher Personenwagen mit 28 Pferdekräften, nach Meinung des Grafen Stillfried zu schwach für seine Zwecke, aber gut gebaut. Er hatte an diesem letzten Tage vor Windhuk das Auasgebirge leicht überwunden. Um 6 Uhr nachmittags trafen wir in Windhuk ein.

Vom 14. bis 17. Oktober, also volle drei Tage, bin ich in Windhuk geblieben. Dank dem verständnisvollen Entgegenkommen des Gouverneurs für meine Ziele und Zwecke, habe ich einen weitgehenden Einblick in die gesamten Verhältnisse in kurzer Frist tun dürfen. Ein für mich überaus günstiger Zufall wollte, daß an den Vormittagen meiner Anwesenheit die Sitzungen des gerade zusammenberufenen Gouvernementsrates stattfanden. Der Gouvernementsrat wird aus allgemeinen Wahlen in Vorschlag gebracht. Aus der Vorschlagsliste für jeden Bezirk wählt der Gouverneur die Vertreter. Mit einer Ausnahme, bei der eine Vorbestrafung vorlag, hat der Gouverneur diejenigen Männer berufen, welche die meisten Stimmen im Bezirk hatten. Die so gewählten, nicht amtlichen Mitglieder haben die Mehrheit über die zur Teilnahme

an den Sitzungen amtlich berufenen Mitglieder (11 : 8). Der Zufall (oder war es eine entsprechende Vorausſicht des Gouverneurs, der mich eingeladen hatte, an den ſonſt vertraulichen Sitzungen teilzunehmen) wollte ferner, daß gerade Gegenſtände zur Beratung ſtanden, welche auch die Budgetkommiſſion des Reichstages mehr als einmal befaßt haben. Zunächſt kam in Frage eine Verordnung über die Einfuhr und den Vertrieb geiſtiger Getränke in zweiter Leſung; ſie war in erſter Leſung gegen die Regierungsvorlage in prinzipiellen Geſichtspunkten geändert worden; es lagen Anträge auf Wiederherſtellung der Regierungsvorlage vor, die aber von den nicht amtlichen Mitgliedern abgelehnt wurden. Die Einzelheiten intereſſieren hier nicht, der weſentliche Inhalt der definitiv angenommenen Verordnung iſt eine ſcharfe Verteuerung des Handels mit geiſtigen Getränken unter prohibitiver Wirkung für die Abgabe von derartigen Getränken an Eingeborene. Bei meiner zweiten Anweſenheit ſtanden drei Verordnungen über die Eingeborenenpolitik zur Beratung, über die Paßpflicht, die Kontrolle und die Arbeitsverträge der Eingeborenen.

Die Erörterung bot Gelegenheit, bei dieſer Sozialpolitik im Schutzgebiet aus dem Vollen zu ſchöpfen. Die Beratung ſtand auf einer mich überraſchenden Höhe. Die nicht amtlichen Mitglieder hatten zugeſtandenermaßen Vorbeſprechungen gehabt, und die Debatte zeigte, daß die Oppoſition, wenngleich mit Haltung, ſo doch freimütig und energiſch durchgeführt wurde. Für mich ſind die Verhandlungen ſehr inſtruktiv geweſen.

Am Nachmittag deſſelben Tages beſichtigte ich gemeinſam mit den Mitgliedern des Gouvernementsrates das bakteriologiſche Inſtitut in Gammams, eine halbe Stunde von Windhuk. Der leitende Beamte Dr. Leipziger inſtruierte überſichtlich die dort ſtattfindenden Immuniſierungsverſuche, beſonders gegen das Sterben der Pferde und Maultiere. Auf meine Spezialfrage erklärte er mir, er halte die Frage der Pferdeimmuniſierung, die für einzelne Plätze des Nordens im hohen Maße aktuell iſt, für noch nicht ſpruchreif, für Maultiere ſcheine der Erfolg geſichert. Von Gammams fuhren wir in das Tal von Klein-Windhuk zur Beſichtigung der dortigen Gartenanlagen. Bei reichlichem Waſſer bietet das Tal, von der Höhe aus geſehen, einen überaus freundlichen Anblick. Gartenanlagen neben Gartenanlagen, alle Gemüſe mit denen Windhuk verſorgt wird, Plätze mit Luzerne, die acht mal im Jahre geſchnitten wird, Wein in Fülle an Stöcken und in Laubengängen gezogen. Wenige Nächte vorher war in den Oktobertagen, die dort die geſtrengen Herren ſind, ein Nachtfroſt über den Wein gefahren,

die Reben an den Stöcken waren braun geworden, die hochgezogenen Laubengänge waren grün geblieben. Der erfahrene Eigentümer Ludwig erklärte trotz des großen Schadens unverzagt, er werde alsbald den Wein an den Stöcken auf Laubengänge umziehen.

Am folgenden Tage sah ich die Regierungsschule, welche drei Klassen hat, mit der eine Pension für Knaben verbunden ist. Ich sprach mit dem Schulvorsteher Junker, dessen Zuschrift an mich ich als Anlage beifüge. Anlage 3. Alles, was ich gesehen habe, schien mir ordentlich zu sein. Erfreulich war mir eine Ausstellung von Handfertigkeits- und besonders Holzarbeiten; es ist dies ein Beweis, daß man die Sache praktisch auffaßt. Bedauerlich erschien mir, daß man den stark besetzten Schlafraum der Knaben Nachts ohne Aufsicht ließ, sich vielmehr für den Fall von Unzuträglichkeiten ausgesprochenermaßen auf die Klatschsucht der Jungen verläßt. Gesang wurde erfreulich mit Begleitung der Geige verziert; die Mittel haben wohl bisher eine bessere Ausbildung nicht zugelassen.

Zur Ergänzung dieser Eindrücke besuchte ich zunächst die protestantische Missionsschule für farbige Kinder, die von der rheinischen Mission unterhalten wird. 450 solcher Kinder hockten in einem Hinterraum und husteten sich, nebeneinander auf dem unbedeckten Boden kauernd, gegenseitig an. Es sind meistens Nama, dazu Bergdamara und Bastardkinder. Soweit sie am Unterricht teilnehmen, werden 10 Stunden in deutscher Sprache, 6 Stunden in Nama erteilt, in letzterer insbesondere der Religionsunterricht. Mit geringen Mitteln versucht man offenbar das Möglichste zu erreichen. Geradezu Hervorragendes ist in dieser Schule auf dem Gebiete des Gesanges erzielt. Die Kinder sangen erst ein Namalied zu einer deutschen Melodie in der Sprache ihrer Heimat, ein wundersamer Klang mit den vielen N-Lauten, gutturalen Tönen und den Zungenschnalzen zwischen Konsonanten und Vokalen oder den einzelnen Silben; dann ein deutsches Lied; dann wieder eine Motette in Namasprache. Es klang ganz ausgezeichnet! Die farbigen Kinder müssen gut veranlagt sein und der weiße und der schwarze Lehrer sich der Sache mit Liebe annehmen. Hätte die Schule nur mehr Gönner oder Geld, welche den Kindern eine menschenwürdige Unterkunft böten! Ein Neubau soll übrigens beabsichtigt sein. In einem für den Protestanten betrübenden Gegensatz standen hierzu die Baulichkeiten der katholischen Mission. Inmitten eines wohl umzäunten Gebietes liegt die Kirche „Zur unbefleckten Empfängnis“. Der Orden der Barfüßler, Oblaten, der sein Mutterhaus in Hühnfeld bei Fulda hat, hat die Kirche mit allem Schmuck durch seine Angehörigen gebaut. Man sieht nichts mehr von den Schießscharten, die beim Aufstand in die Wände geschlagen sind.

Rings um die Kirche liegen die sauberen, ja prächtigen übrigen Baulichkeiten. Ich kam zunächst in einen Raum, in dem die weiße Töchterschule abgehalten wird. Man macht gerade mit 6 oder 8 Mädchen den Anfang, darunter 3 Töchter des ermordeten Lange, von dem die Frau von Falkenhausen in ihrem Buche erzählt. Dann kam ich in eine große Halle, darin ein Klavier stand. Sorglich auf Strohteppichen hockten die schwarzen Kinder; es sind meistens Hereroweisen, 4 Betschuanen und 3 Bastards. In ihrer Hand fand ich das Lesebuch für katholische Volksschulen. Der Religionsunterricht wird in der Hererosprache erteilt, sonst wird deutsch unterrichtet. Das Klavier begleitete das erst in Herero, dann in deutsch gesungene Lied „Stille Nacht, heilige Nacht". Ich sang es zur Freude der Kinder mit. Dann sangen sie sehr drollig und wohl noch besser verstanden sie das Liedchen „Zickelein, was meckerst du". Zu viert besah ich das Krankenhaus mit allem Bedarf der Neuzeit, auch ein Operationszimmer in Glas und Eisen, dann die Küche mit einer Schwester-Vorsteherin, die an Umfang und wohlgenährtem Lächeln an Ganghofers Küchenmeister im Klosterjäger erinnerte, ferner das Haus der Patres mit der Bibliothek, deren Bücher zum teil auch verliehen werden, endlich das Schulzimmer für weiße Knaben. Von ihnen haben fünf schon Unterricht, weitere drei sind angemeldet. Ich habe geradezu einen erhebenden Eindruck von der Leistung der katholischen Mission in diesen Gesamtanlagen davongetragen. Hat der Orden, wie ich von dem mich freundlich instruierenden Pater hörte, auch von den Maltheſern und sonst pekuniär große Unterstützungen erhalten, so darf die Leitung doch mit Stolz darauf hinweisen, daß die Einnahmen besonders aus ihren Gärten in Kl. Windhuk, wo die Mission zur Zeit eine Schule für Bastards einrichtet, herrühren, und daß die Brüder alles selbst, das heißt, billig gemacht haben.

Am 16. Oktober brach ich morgens um 5 Uhr auf, um mit dem Automobil mir eine Reihe von Farmen und Dammanlagen, zunächst die Regierungsfarm Neudamm anzusehen. Etwa um 9 Uhr sahen wir von der Höhe den unter uns liegenden Stausee und schritten bald darauf die mächtige Cyklopenmauer ab, welche mit einem Kostenaufwand von etwa 80,000 Mark zur Haltung des zur Regenzeit aus den dahinter liegenden Talgründen zusammenfließenden Wassers dient. Der Wasserstand war vor einem Vierteljahr 5.70 Mtr., er schwindet angeblich täglich um einen Zentimeter. Unterhalb des Stauwerkes liegt weithin gutes Gartenland. Ich verzichtete darauf, es im einzelnen zu besehen, da seine Kultur offenbar noch in den ersten Anfängen liegt,

ich glaube aber gern, daß sich hier die Absicht des Gouverneurs durchführen läßt, Versuchsplantagen an gutem Obst und dergleichen Pflanzen im Interesse der Gartenkultur der Kolonie zu ziehen. Dann wird hoffentlich das Stauwerk, das heute, soweit ich sehen konnte, nur als Tränke für das Regierungsvieh dient, auch ein entsprechendes Rendiment finden. Ich muß offen bekennen, daß auf meinen kaufmännischen Sinn ein kleines Stauwerk auf Schepes Farm, das ich einige Stunden später sah, welches mit nur 3000 Mark Kosten hergerichtet war, erheblich größeren Eindruck gemacht hat, als die kostspielige für den Durchschnittsfarmer unerschwingliche Anlage in Neudamm.

Von dort fuhr ich wieder 2 Stunden per Automobil zu der Farm des Mitinhabers der Firma Wecke & Voigts, des Kaufmanns und Farmers Gustav Voigts, nach Voigtlands. Herr Voigts, von unserm Besuch benachrichtigt, hatte mit Rücksicht auf unsere begrenzte Zeit seine verschiedenen Viehherden, nach den Schlägen und Qualitäten geschieden, bei dem Farmgebäude zusammentreiben lassen und führte uns außerordentlich instruktiv die großen Herden vor, dabei seine Hoffnungen und Absichten als Züchter zur Sprache bringend. Das alles war freilich nicht die verlorene Pracht, die dieser Mann vor dem Aufstand aufzuweisen hatte, aber es rechtfertigte doch die Hoffnung auf eine Wiedereinrichtung des alten Farmbetriebes. Allerdings sprach Herr Voigts später eindringlich, ja flehend die Hoffnung aus, das Reich wolle den Farmern die weitere Hilfe nicht versagen, sie könnten sonst nicht weiter kommen, man möchte auch die unrichtige, nur zur Verwirrung führende Unterscheidung nach Bonafidefarmern fallen lassen; wolle man durchaus derartige Unterscheidungen machen, so möge man doch nicht subjektiv, sondern objektiv danach unterscheiden, ob und wieviel Farmervieh einer habe oder nicht. Es sei ganz irrtümlich, anzunehmen, daß die Farmer, die zugleich ein Geschäftshaus in Windhuk gehabt hätten, während des Krieges hätten Schätze verdienen können. Die größten Firmen dort hätten wöchentlich nur 1500 Kg. Sortimentsgüter (meistens schwere Konserven) und je 1000 Kg. Mehl und Reis mit der Bahn erhalten, also zum Verkauf bringen können. Ein anwesender Farmer Schultz, gleichfalls ein angesehener Mann im Lande, fügte hinzu: „Die Regierung hat uns doch unsere Wagen requiriert, wir haben unser Geschäft und unsere Rinder verloren!“ Von Voigtsland fuhr ich auf Schepe's Farm, um dessen erwähnten Damm zu sehen.

In der gemessenen Frist bat ich ihn mich zu entschuldigen, wenn ich seiner Einladung, mit einem Umweg mich in seinem Hause zu

erfrischen, ablehnte, ich tränke auf der Reise keine geistigen Getränke. Er erwiderte verlegen, solche hätten sie ohnehin nicht im Hause, nicht einmal Schnaps, ich müßte schon mit Wasser oder Kaffee vorlieb nehmen. Später aber sagte mir derselbe ernst zu nehmende Mann, da er sah, wie ich mich über seine gute Anlage freute: „Ja, das wären alles gute Aussichten, und doch müsse er abziehen, wenn er nicht die Mittel zur Wiederanschaffung von Zuchtvieh bekomme, sein jetziger kleiner Bestand könne seine Familie nicht ernähren."

Um mich über die Frage der Farmerentschädigung weiter zu informieren, hatte ich schon am vorhergehenden Tage nach der Sitzung des Gouvernementsrates den Oberrichter Meyer aufgesucht, welcher zuletzt der Vorsitzende der Entschädigungskommission gewesen ist. Zu dieser Besprechung war auf meine Bitte auch Herr Dr. Rohrbach erschienen, der frühere Vorsitzende der Kommission, welcher wie kein anderer Mann im Lande die Einzelheiten der Entschädigungsfrage kennt, weil er fast alle Farmen selbst bereist hat; dem Reichstag, bezw. der Budgetkommission, ist sein Name bekannt aus seinen früher vorgelegten Berichten. Durch die eingehende Unterhaltung mit beiden Herren habe ich mich vor allem über die in Betracht kommenden Tatsachen zu belehren versucht. Ich erlaubte mir aber zugleich darauf hinzuweisen, daß es seinerzeit in der Budget-Kommission befremdet habe, daß man auch den Ausfall der Nachzucht zu der Entschädigung herangezogen habe, also „entgangenen Gewinn" verlangt habe. Beide Herren suchten diesen Anspruch zu vertreten, aber ich gewann doch den Eindruck, daß eigentlich Utilitätsrücksichten sie zu diesem Standpunkt gebracht haben. Ich bat sie, mir einzelne Gesichtspunkte unserer Unterhaltung aufzuschreiben; den mir zugegangenen Brief füge ich als Anlage bei. Bereits tags zuvor hatte ich Gelegenheit genommen auf der Rückfahrt von Kl. Windhuk mit mehreren Herren des Gouvernements über dieselbe Frage eingehend zu sprechen. Die nachfolgend zitierten Farmer sind solche, die unzweifelhaft Bona fide Farmer sind. Farmer Brand, Mitglied des Gouvernementsrates und der Entschädigungs-Kommission für den Süden, erklärte: „Die wenigen im Reichstag vorgezogenen Fälle, die bezüglich der Entschädigung Solche betreffen, die es nicht verdient haben, sind in der Tat die einzigen. Ich urteile so als Farmer mit meinen Berufsgenossen. Viel eher könnte man die Fälle bedauern, wo es infolge der „Grundsätze" nicht möglich war zu helfen, freilich sind es in der Hauptsache die Fälle, wo tüchtige Buren sich zwar als Landeseingesessene fühlten, aber die Zeit verpaßt hatten, deutsche Reichsangehörige zu werden. Ferner habe ich bei meinen Äußerungen insbesondere diejenigen Zivil-

Anlage 4.

beamten im Auge, die das Recht erhalten hatten, sich Vieh zu halten, wie z. B. die Zivilpolizisten, die dadurch zu Wohlstand gekommen waren, die aber wegen ihrer Doppelstellung von der weiteren Hülfeleistung jetzt ausgeschlossen sind; das empfinde ich als eine Ungerechtigkeit." Auf meinen Vorhalt, die Mehrheit der Budgetkommission stehe auf dem Standpunkt, möglichst die Storebesitzer bei der Entschädigung auszuschalten, weil sie durch den Krieg sonst gut verdient hätten, erklärte **Brand**, selbst Bonafidefarmer, und **Rapsch**, desgleichen sowie Mitglied des Gouvernementsrates für Omaruru: „Wir kennen im Lande jeden Einzigen der Leute, die so in Frage kommen, aber im Allgemeinen müssen wir sagen, die Storebesitzer haben mit einer wirklich anzuerkennenden Geduld Kredite gehalten und gewährt. Soweit sie in der Tat wohlhabend gewesen sind, sind sie uns durch Anschaffung von Zuchtvieh und sonst als Farmer nützlich gewesen, viel nützlicher als die Siedelungs-Gesellschaft, deren Aufgabe dies doch eigentlich gewesen wäre." **Rapsch** sagte ferner: „Bei uns im Norden haben auch die Storebesitzer so gut wie nichts vom Kriege gehabt, es sei denn Nachteil", und **Brand** fügte hinzu: „Auch ist jetzt nicht mehr alles Gold was glänzt". Als Beispiel verwiesen dann alle Herren gemeinsam auf die Firma **Wecke & Voigts**, vielleicht die stärkste Firma im Lande. Sie habe als Farmer etwa 700,000 Mark durch den Krieg verloren, die hätten sie als Kaufleute nicht zur Hälfte wieder verdient. Die Bahn habe ja für die Kaufleute nicht funktioniert. Hätten sie die Ware, die sie verkaufen konnten, auch erhalten können, so hätte die Sache vielleicht anders gelegen. Beiläufig fragte in dieser Unterhaltung in meinem Wohnzimmer Farmer und Kaufmann **Müller**: „Können nicht die Beamten länger im Lande bleiben?" und **Rapsch** fügte hinzu: „Darin haben wir wohl in Omaruro den Rekord geschlagen. Wir haben in zwei Jahren 10 Distriktschefs gehabt!" und **Brand** sagte: „Und ebenso war es vor dem jetzigen **Schmidt** in Keetmanshoop eine bittere Plage! Sie haben nie auch nur ihren Bezirk besuchen können, da war schon ein anderer da. **Schmidt** ist freilich ein Alter, zu dem man vertraulich sprechen kann, der auch das Land kennt. So ist es auch mit Exzellenz gewesen; wir freuten uns, als wir ihn wieder kriegten". Ich hatte mich auf Wunsch bei diesem Gespräch bereit erklärt, am nächsten Nachmittag einer Versammlung der umwohnenden Farmer beizuwohnen zur weiteren Erörterung der Entschädigungsfrage. Als ich in das Hotel kam, traf ich zu meiner Überraschung nicht weniger als 70 Männer an. In Rede und Gegenrede wurde

dort ausgeführt: Die Entschädigungs-Kommission habe nur die Preise vor Ausbruch des Aufstandes zu Grunde gelegt, jetzt würde für Kleinvieh, das früher mit 14 Mark bewertet sei, 35 Mark bezahlt. Leider sei die Kommission nicht mehr souverain, sondern es machten sich Einflüsse geltend, es würde der Verwendungsnachweis verlangt. Zweckmäßigkeitsgründe seien wohl für den unglücklichen Bonafideerlaß maßgebend gewesen. Man wolle nicht über Gerechtigkeit und Billigkeit reden, die zur Entschädigung führen, die Bewilligung weiterer Mittel werde wohl von der wirtschaftlichen Notwendigkeit abhängen, nicht von rechtlichen Gründen. Bei der letzten Viehversteigerung sei nicht einmal alles Vieh verkauft, weil die Farmer kein Geld hätten. Wenn die Farmer die günstige Konjunktur jetzt nicht ausnützen könnten durch Anschaffung von Zuchtvieh, so werde diese Konjunktur vielleicht von Kapitalisten und Gesellschaften ausgenutzt. Selbst bei voller Entschädigung könne sich der Züchter zu heutigen Preisen nur noch die Hälfte kaufen. In der Entschädigungskommission seien die Gegensätze zwischen Farmern und Kaufleuten niemals hervorgetreten, es sei überhaupt nur selten eine Abstimmung nötig geworden. Erst durch die Instruktion von Berlin sei die Sache sehr erschwert. Man habe wohl gemerkt, daß im Reichstag eigentlich niemand vorhanden war, der die Sache kannte. Man habe vergeblich darum gebeten, daß einer der Kommissionsvorsitzenden nach Berlin gehe, um dem Reichstag Rede und Antwort zu stehen; das sei vom Berliner Amt aus verhindert worden. Welche Beweggründe habe man dafür gehabt? Die unglücklichste Unterscheidung sei wirklich die geforderte nach Bonafide-Farmern gewesen. Wie ein roter Faden ziehe sich die Entwickelung der Farmerbetriebe aus dem kleinen Handwerk und sonstigen Anfängen durch die notwendig gewordene Prüfung. Man habe den alten Erwerb beibehalten und allmählich Vieh und dann Land gekauft. Jetzt komme dieser Erlaß mit seiner Ungerechtigkeit. Wie wolle man in Berlin die Frage nach Bonafides entscheiden? Gäbe es kein Recht auf Entschädigung, so gäbe es doch noch ein moralisches Recht; sämtliche Kolonisten seien zur Front eingezogen, um den Staat zu verteidigen. Sie hätten Farm und Vieh verlassen müssen, nicht einmal ihre Leute habe man ihnen gelassen, um das Vieh wegzutreiben.

So meine in dem Wirrsal der einzelnen Reden niedergeschriebenen Notizen. Ich muß anerkennen, daß man bemüht war, trotz der lebhaften Erregung mir gegenüber mit Haltung zu reden, aber die Not und die Bedrängnis sprach aus den Mienen, und das Zusammenkommen von so vielen Leuten, teils aus weiter Entfernung in kürzester Frist

spricht auch seine eigene Sprache. Von einem geborenen Buren wurde beklagt, daß nicht auch die Fremden entschädigt würden, die doch auch auf Befehl des Bezirksamtmanns ihr Vieh hätten verlassen müssen. Ein Händler redete zu Gunsten der Händler und Angestellten, die ihr Vieh verloren hätten. Schließlich wollte ein Mitglied der Versammlung kritisch über den Gouvernementsrat reden; diese geplante Erörterung schnitt ich freilich durch die Bemerkung ab, daß ich solche Mitteilungen wohl privatim entgegennehmen könnte, meine Anwesenheit in dieser Versammlung aber nur für die Besprechung der Entschädigungsfrage zugesagt habe. Ich wurde in diesem Bestreben auf Beschränkung der zur Debatte stehenden Materie von der ganzen Versammlung unterstützt, die denn auch einen durchaus sachlichen Verlauf genommen hat.

Ein darauf folgendes Gartenfest beim Gouverneur gab mir an demselben Tag Gelegenheit zu mannigfachen instruktiven Einzelgesprächen, aber ohne daß ich mir darüber hatte Notizen machen können.

Am 18. Oktober sollte mich eine offene Draisine auf der Bahn nach Karibib bringen. Damit hatte ich Gelegenheit, besser als vom Zuge aus einerseits die Bahn zu beurteilen, andererseits unterwegs die sehenswerten Punkte in Augenschein zu nehmen. In Begleitung eines Forstassessors — die Draisine hatte blos zwei Sitzplätze — trat ich die Reise an, besah mit ihm in Brakwater eine Pflanzung von Datteln und Casuarienen, in Otjiwahera das Bohren eines Brunnens an einer von Herrn von Uslar mittels Wünschelrute angezeigten Stelle. In Süd-West-Afrika glauben überraschend viel Leute an die Wünschelrute, und nach Mittheilung des Gouverneurs soll Landrat von Uslar ungewöhnliche Erfolge erzielt haben. Speziell in Karibib, das früher unter Wassernot litt, steht heute an der von Uslar bezeichneten Stelle ein mächtiges Wasserreservoir. Ich habe früher nie an die Wünschelrute geglaubt, auch daheim auf meinem Landsitz einmal in aller Heimlichkeit einen vergeblichen Versuch selbst mit der Wünschelrute gemacht, Süd-West-Afrika hat mich halb bekehrt. Am Baiweg bohrte ein Brunnengräber an einer Stelle, die ein Offizier mit der Wünschelrute bezeichnet hatte. Auf meine Anzweiflung brach der Mann vom nächsten Busch eine Zweiggabel. Ich habe erleben müssen, daß ich in meinen eigenen Händen das dünne Zweiglein schwer festhalten konnte, und daß es sich, als ich es gleichwohl mit aller Anstrengung hielt, nach unten zur Erde bog. Ich hatte leider auf dem Ritt über den Baiweg keine Zeit, den Versuch an einer anderen Stelle zu wiederholen. Bis zur nächsten Rast aber war das Zweiglein zerbrochen. Ich halte jetzt

nur noch für möglich, daß es die Wärme der krampfhaft gehaltenen Hände sein kann, welche die Beugung des dünnen Zweiges bewirkt, aber eine rechte Erklärung für den von mir selbst erlebten Vorgang habe ich nicht. Ich beruhige mich aber zunächst bei der Tatsache, daß die Anwesenheit des Herrn von Usslar zu vielfachen Bohrungen und Erschließungen von Wasserstellen geführt hat.

Um 10 Uhr verließen wir zeitweilig in Osana die Draisine, um dort die Kleinsiedelungen zu besichtigen, welchen der Gouverneur ein ganz besonderes Interesse widmet. Sie liegen im Zusammenfluß des Okahandja- und Swakopreviers. Seit Beginn des Jahres sind 10 Kleinsiedler im Begriff, sich dort ihre Heimstätten herzurichten und bis zu 10 ha Land für Gartenzwecke urbar zu machen. Wasser ist unter der Oberfläche überall zu finden, Der Distriktschef, ein früherer Offizier, welcher mit mir ritt, kannte jeden der Leute, die ihn vertraulich empfingen. Einer der Ansiedler gab mir eine Probe von dem in der Nähe gefundenen Kupfergestein, es wird dasselbe Vorkommen von Kupfer sein, welches bei Otjosungati schon zum bergmännischen Abbau geführt hat. Ein bergmännischer Abbau ist an drei Stellen der Kolonie im Werke, nämlich in Otavi, in Otjosungati und Gorob. Ein dreistündiger Ritt führte uns nach Okahandja. Der Platz wird von dem „Kaiser Wilhelmsberg“ völlig beherrscht. Auf einer Höhe liegt die Feste, die seiner Zeit belagert wurde. In ihrem Machtbereich steht heute der große Kraal mil 1500 gefangenen Hereros. Ich sah ungewöhnlich große Menschengestalten unter diesem an sich schon groß gewachsenen Negerschlage. Es scheint ja zu gelingen, die heute gefangenen Hereros allmählich zur Arbeit heranzuziehen; die vom Gouverneur inaugurierte Politik der Sammlung an den Sammelstellen der in unwirtliche Gegenden entwichenen Hereros hat offenbar Erfolg gehabt. 14—15,000 Hereros haben sich gestellt! In dem gastlichen Casino litt ich unter schwerem Kopfweh, das mich am Abend in Karibib gleich nach der Ankunft das Lager suchen ließ. Am nächsten Morgen fand ich die Erklärung: mein kahler Schädel war kupferrot! Auf der Draisine war mir der Tropenhut vom Winde weggeweht, und meine weiße Mütze hatte mich nicht gegen die Sonnenstrahlen geschützt, die mir im starken Windzug nicht fühlbar geworden waren. Am Morgen aber war ich wiederhergestellt, so daß ich den Auseinandersetzungen des Farmers und Wirtes Rösemann über die Entschädigungsfrage mit Interesse folgen konnte. Bei der Besichtigung von Karibib sind mir die geradezu horrend großen Läger aufgefallen, welche an Vorräten für die Truppen dort vorhanden

ſind. Mir wurde geſagt, es lägen dort am Orte über 10 Millionen. Ganz beſonders waren es Hafervorräte, die in Säcken weithin übereinandergeſtapelt waren. Ich fragte auch, ob es denn möglich ſei, dieſe großen Hafermengen ungedeckt während der Regenzeit im Freien liegen zu laſſen, und erhielt zur Antwort, daß leider Wellblechgebäude für ſie nicht bewilligt ſeien und Zelte, die übrigens im Winde nur einen mangelhaften Schutz böten, auch nicht vorhanden ſeien. Ich muß noch bemerken, daß ſich ſelbſtverſtändlich in der Mulde der Lagerplätze Feuchtigkeit ſammeln muß. Ich habe Veranlaſſung genommen, den Intendanturbeamten in Swakopmund auf meine Wahrnehmung aufmerkſam zu machen. Die große Anſammlung iſt offenbar die Folge des Umſtandes, daß bisher die Otavibahn mit ihrem immerhin leiſtungsfähigen Betrieb den in Swakopmund gelandeten Vorräten bis Karibib weiterhilft, daß aber von da ab die Schmalſpurbahn Karibib—Windhuk ungenügend arbeitet, denn die Vorräte ſind in dieſem Umfange nicht etwa für den Norden beſtimmt.

Erſt um ½9 Uhr ſetzte ich am 19. Oktober die Fahrt auf der Draiſine in der Richtung nach Swakopmund fort. Auf der Station Kubas ließ ich mir in Eile eine Probe des Marmors geben, der dort gefunden iſt. Aus dem grauen, 2 km zur Rechten liegenden Gebirge blinkt der weiße Bruch. Die Bahntrace ſcheint mehr mangelhaft gewählt zu ſein. Vor Kubas, wo zwei Züge auf unſer Durchpaſſieren warteten, fuhren wir talwärts mit 56 bis 60 km Geſchwindigkeit, wie ich an den Kilometerzeichen und der Uhr feſtſtellen konnte. Als ich durch Winken den hinter mir ſitzenden Gefreiten erſuchte, nicht ſo ſchnell zu fahren, ſagte er: „Verzeihen Sie, ich muß ſo ſchnell fahren, um die Höhe wieder hinauf zu kommen!“ Die Bahnſtrecke aber iſt tadellos gehalten und der Betrieb trotz einfachſter Mittel muſterhaft. Die Bahn wird vom Eiſenbahnbaubataillon verwaltet. Hinter Kubas ſchlich die mit Benzin getriebene Draiſine beim Aufſtieg nach Dorſtrevier wie ein müder Karrengaul und verſagte ſchließlich ganz. Glücklicherweiſe kamen ſchwarze Arbeiter, ſchlanke Ovamboleute, zu Hülfe. Bei km 116 mochten wir an der Waſſerſcheide angekommen ſein. Rings am Horizont der weiten Hochebene tauchten in herrlicher Bläue zerklüftete Gebirgsſtöcke auf. Dann ging es mit unheimlicher Geſchwindigkeit weiter nach Jakalswater. Vom dortigen Stationsoffizier erhielt ich eine ſehr ſeltene Blume geſchenkt, die Blüte einer Welwitſchia, eines merkwürdigen Gewächſes, das mit einem vielgeſpaltenen Blatt an einem Stock, der einem alten Baumſtumpf vergleichbar iſt, in den Sandhügeln

der nahegelegenen Station Welwitsch gedeiht, dort schon selten ist und auf der ganzen Erde sonst nicht wieder vorkommen soll. Es soll botanisch noch nicht recht untergebracht sein. Ich habe mir von dem Unteroffizier der Station ein Exemplar auf den am nächsten Tage kommenden Extrazug des Gouverneurs schmuggeln lassen. Am nachmittag kamen wir in den gewaltigen Gebirgskessel des Khangebirges. Mit einbrechender Dunkelheit kam Swakopmund in Sicht. Es war Zeit, daß ich wieder zu meinem Koffer kam! Schon beim Gouverneur hatte ich den üblichen Toilettenwechsel durch allerhand Redensarten ersetzen müssen. Jetzt war mein einer Stiefel ohne Absatz, meine Ordonnanz hatte vor drei Tagen im Übereifer mein letztes Taghemd mit in den allein reisenden Wäschesack gepackt, mein Hut lag irgendwo bei Osana und mein Mantel war auf der Pad schon in Fetzen zerrissen! Es war mir nicht unangenehm, daß es dunkel war, als wir ankamen.

Ich hatte von vornherein Wert darauf gelegt, zwei volle Tage in Swakopmund zu sein, um einerseits unsere Schmerzenskinder, die Landungsanlagen dort, genau zu besichtigen und um andererseits zum Vergleich mit Lüderitzbucht Walfischbai und womöglich auch das für die Küstenbildung interessante Sandfischhafen kennen zu lernen.

Bereits in der Frühe des 20. Oktobers begab ich mich mit meinem aufmerksamen Wirt, dem Bezirksamtmann, an Bord des Dampfers Aline Woermann, wo sich eine Gesellschaft sachkundiger Herren, unter anderem der Kommandeur der Eisenbahnabteilung Major Friedrichs, Herr Ritter von der Woermann-Linie, der Regierungsbaumeister Ertl vom Hafenbau, eingefunden hatten. In etwa einer Stunde waren wir mit dem bequemen Schiff, daß uns dankenswerter Weise die Woermann-Linie zur Verfügung gestellt hatte, in der Einfahrt zur Walfischbai, auf der Höhe von Pelikanpoint. Es handelt sich nicht, wie in Lüderitzbucht, um eine Einfahrt in einen von der Natur geschaffenen Hafen, sondern um eine nach dem Meere zu offene Bucht, die nur durch eine vorgelagerte Dünenbildung gegen Südwinde und damit gegen die schwere Meeresdünung sowie gegen die Brecher geschützt ist. Infolgedessen fanden wir, als wir zu Anker gingen und die Barkasse heruntergelassen wurde, nicht etwa stille See vor, sondern wir mußten ganz gehörige Spritzer über uns ergehen lassen. Freilich konnten wir; an dem aus australischem „Jarre“holz gefügten Pier an einer Strickleiter ohne Schwierigkeit und ohne daß das Boot wesentlich schwankte, in die Höhe klettern. Daß die Walfischbai

für den Norden immerhin einen Gewinn bedeuten würde, fällt im Vergleich mit der schweren Brandung in Swakopmund ohne weiteres ins Auge. Schade, daß wir die Gelegenheit verpaßt haben; sollte sie sich uns wieder bieten, weil die Walfischbai der Kapländischen Regierung nur Geld kostet, so sollten wir für ihren Erwerb ein mäßiges Opfer nicht scheuen. Wie zum Hohn für uns liegen als einzige Schiffe in der Bucht vor dem jetzigen Landungsplatz die drei deutschen Baggerdampfer. Noch dazu mit schwarz, weiß, roten Ringen um die Schornsteine. Der erste Bagger ist seinerzeit ohne Prahm und ohne Leichter und ohne Saugwerk, auch ohne ordentliches Druckwerk herausgekommen, also eigentlich ohne alles, wodurch ein Schiff zu einem Bagger wird. Es scheint nach den damaligen Anschauungen gut genug gewesen zu sein, um in die Kolonie geschickt zu werden. Bagger Nummer 3, ein Greifbagger, ist überhaupt nicht in Swakopmund in Tätigkeit gewesen und — warum weiß ich nicht — er hatte bei unserer Anwesenheit am Hintermast eine weiße Flagge gehißt! Nach einer kurzen Besichtigung der unbedeutenden Häuser im Orte gingen wir an Bord zurück und fuhren weiter nach Sandfischhafen. Sandfischhafen bietet zunächst dem Auge einen gewaltigen, hart am Ufer aufsteigenden Bergrand. Es ist die Sandmauer der etwa 200 Meter hohen Dünen, welche in 32 Reihen hintereinander lagen. Im Süden schiebt sich, wie die Karte zeigt, eine niedrige, nach Nordosten umgebogene Sandablagerung vor. Wenn man die Kriegskarte, Blatt Rehoboth, ansieht, so wird verständlich, daß angeblich in Zwischenräumen wiederholt vom Auswärtigen Amt die Anfrage nach Süd-West-Afrika gelangte, ob Sandfischhafen nicht einen brauchbaren Landungsplatz bietet.

Ein Blick auf die tatsächlichen Verhältnisse scheint mir die Frage zur Zeit ziemlich gegenstandslos zu machen, — es müßte denn durch den hohen Dünengürtel ein fahrbarer Anstieg ins Innere gewonnen werden können, worauf die Karte mit einem eingezeichneten Fluß allerdings schließen läßt, dessen Existenz aber von den ortskundigen Herren bestritten wurde. Der in der Karte eingezeichnete Flußlauf dürfte irgend ein hochgelegenes Revier im Dünensand sein; ich habe vom Schiff aus nur die gelbe Sandmauer sehen können. Was aber die niedrige vom Süden her vorgelagerte Sandbank betrifft, so scheint sie dasjenige zu sein, was allerdings mit durchaus unzulänglichen Mitteln seiner Zeit Denjenigen vorgeschwebt hat, welche den Molenbau in Swakopmund projektiert haben. Freilich hat hier nicht Menschenhand gearbeitet, sondern die Natur, und das scheint mir im allgemeinen wirkungsvoller und ist jeden-

falls weniger kostspielig. Insofern war aber die Besichtigung von Sandfischhafen sehr instruktiv! Ich will dahin gestellt sein lassen, ob bei etwaiger Erzgewinnung im Kuisebrevier Sandfischhafen nicht einmal ein Erzabladeplatz werden kann, denn 1889 hat der Dampfer „Lulu Bohlen" dort einen Truppentransport gelandet und im äußersten Südende des Einschnittes steckt 70 m vom Strande ein altes portugiesisches Kriegs-Segelschiff im Sand. Ich nehme letzteres als ein Zeichen dafür, daß die Bucht früher vielleicht noch tiefer gewesen ist als jetzt, daß aber die Sandablagerung vom Süden her einen dauernden Charakter zu haben scheint. Zweifelhaft kann sein, ob nicht diese Sandbildung weiter nach Norden vorschreitet, bezw. ob die Ebbespülung in dem Becken stark genug bleibt, eine Einfahrt offen zu halten. Für den Augenblick scheint mir diese Frage nicht aktuell zu sein. Auch in diesem Hafen findet man ein Wahrzeichen, welches uns Deutschen keine Ehre macht! Es sind nämlich am Lande die verlassenen Baulichkeiten einer Konservenfabrik. Eine „westafrikanische Exportschlachterei" war hier errichtet, mit gutem deutschen Geld. Ich höre, daß nur drei durch die Dünen abgetriebene Ochsen in dieser Schlachterei ihr Leben gelassen haben, dann ist der Betrieb wieder eingestellt. Was aber mag wohl dem Aktienzeichner von dem Gründungskomitee in Aussicht gestellt sein?

Am nächsten Morgen, den 20. Oktober, hatte ich zunächst Besprechungen mit eingesessenen Herren in Swakopmund. Um 10 Uhr war die Besichtigung des Piers, der Mole und der sonstigen Landungsanlagen mit den sachkundigen Herren verabredet. Nördlich der Swakopmündung streckt sich heute als einzige regelmäßig brauchbare Landungsanlage der Holzpier in die See, welcher in der Not des beginnenden Aufstandes vom Eisenbahnbataillon als Provisorium gebaut ist. Er hat bis heute gehalten und tatsächlich für die Landung auch unter den schwierigsten Verhältnissen das Notwendigste geleistet. Es erheben sich 6 Dampfkräne auf demselben. Man ist im Begriff, für ein drittes Gleis eine Verbreiterung des Piers durch Einrammen von Pfählen vorzunehmen, um nötigenfalls die vom Bohrwurm, dessen Vorhandensein wenn auch zunächst nur in mäßigem Umfang konstatiert ist, angegriffenen Pfähle ohne Betriebsstörungen ersetzen zu können. Ein wie bedenklicher Feind der Bohrwurm auch für Swakopmund werden kann, zeigt ein vom Bohrwurm zerfressenes Stück eines alten Pfeilers in Lüderitzbucht, das ich, ebenso wie das in Spiritus gesetzte Exemplar eines Bohrwurms, den Herren Kollegen mitgebracht habe. Wenn ich recht unterrichtet bin, sind für die provisorische Erhaltung

des Piers im nächsten Etat 200,000 Mark gefordert worden; es soll damit erreicht werden, daß, wie auch immer die Entscheidung über den Molenbau ausfällt, für Swakopmund die Landungsgelegenheit gesichert bleibt. Ich habe ferner gehört, daß einerseits die Woermannreederei, andererseits die Otaviminengesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb eines viel längeren Piers (man sprach von 600 Mtr.) beim Kolonialamt nachgesucht haben. Nach Besichtigung des Piers wandten wir uns unter Ueberschreitung einer Slipvorrichtung, welche schwimmende Prähme insbesondere zur Viehverladung ans Land und von Land zieht, zur nordwärts gelegenen Mole. Um sie nahe ihrem abgebröckelten Endpunkt zu besteigen, ging man einfach am Strande entlang, den südlich des Steinbaus abgelagerten Sand hinauf. Auf der anderen Seite des Steindammes ist dann eine mäßig tiefe Wasserfläche zu sehen, die allerdings gegen südliche Brecher geschützt ist. Irgend einen Betrieb habe ich dort nicht beobachten können, auch nicht von flachen Fahrzeugen. Neuerdings soll übrigens die durch die Mole geschaffene Bucht sich wieder etwas vertieft haben. Auf den Schienen sah ich auf einem niedrigen Wagen einen mächtigen Betonklotz, dessen Verbringung an den Endpunkt der Steinschüttung der zeitweiligen Erhaltung der Mole dienen soll. Ueber ihre weitere Verwendbarkeit und ihren Ausbau gingen die Meinungen aller auseinander, die ich als Sachverständige oder als Laien gesprochen habe. Jeder Laie, der in Swakopmund ansässig ist, glaubt sich natürlich sachverständig; am vorsichtigsten äußerte sich der zur Beobachtung angestellte Hafenbaumeister. Ich habe die Wellenbewegung in Swakopmund bei mäßig gutem Wetter kennen gelernt. Gleichwohl habe ich eine stärkere Dünung meines Erinnerns noch nicht erlebt. Die Ausbootung in der Nacht von der „Aline Woermann“ zum Lande, wo das kleine Landungsboot zwischen dem Seedampfer und dem dicht dabei liegenden Küstendampfer hin und her prallte, war mir unheimlich, obwohl ich nicht zum ersten mal an der afrikanischen Küste landete und Seegang gewohnt bin.

Am Nachmittag des letzten Tages meines Aufenthaltes in Süd-West-Afrika besichtigte ich die Otavibahn. Ich beobachtete sie im vollen Betriebe trotz des Sonntags. Die Regierung ist leider in der Zwangslage, dem besseren Bau der Privatbahn bis Karibib die notwendigen Transporte zu übertragen. Leider ist ihre Spur auch nur 60 cm breit eingerichtet, aber ihr Schienenmaterial ist viel stärker, darum kann sie in Verbindung mit der besseren Traceführung auch ungleich stärkeres Maschinen- und Wagenmaterial tragen. Der leitende Direktor hatte die Güte, mir eine interessante Auseinandersetzung über den

Eisenbahnbau Swakopmund—Windhuk zu machen, die ich mir bis zum nächsten Morgen schriftlich erbat; ich füge sie hier im Anlageheft bei.

Anlage 5.

Den letzten Abend verbrachte ich im Kreise der Swakopmunder Bürger.

Am nächsten Morgen schiffte ich mich an Bord des Dampfers der Ost-Afrika-Linie „Prinzessin“ ein, der für einen Truppentransport unter Heimatswimpel auf der Reede lag.

Wenn ich es nun wage, aus dem von mir Erlebten eine Reihe von allgemeinen Schlüſſen zu ziehen und dieſe den Herren Kollegen vorzulegen, ſo geſchieht dies nicht, weil ich nach einem dreiwöchigen Durchreiſen der Kolonie etwa den Anſpruch erheben will, ein Kenner derſelben zu ſein. Aber ich habe, nach wochenlanger Vorbereitung, mein ganzes Denken während meiner neunwöchigen Reiſe auf die hier zu behandelnden Fragen konzentriert. Dazu ſind Stimmen aus allen Kreiſen der Bevölkerung, und zwar vielfach recht eindringlich, an mich gelangt; ich kann für den Freimut und die Offenheit, mit der mir allerſeits begegnet iſt, nur dankbar ſein. Ich ſelber aber habe mich bemüht, ganz unbefangen und recht genau zu hören und zu ſehen. Wenn ich überhaupt von einem Standpunkt ausgegangen bin, ſo iſt es nur der des Abgeordneten geweſen, der durch die früheren Debatten wußte, was das Intereſſe der Herren Kollegen früher in Anſpruch genommen hatte, und der ſich der Notwendigkeit bewußt war, daß die Ausgaben für eine Kolonie in dem richtigen Verhältnis ſtehen müſſen zu dem Intereſſe, welches das deutſche Mutterland an ihr hat. Freilich iſt dieſes Intereſſe nicht nur ein in Zahlen auszudrückendes Geldintereſſe!

Was zunächſt meine heutige Beurteilung des Landes und der Leute betrifft, ſo muß ich vorweg bemerken, daß es ſich in Süd-Weſt-Afrika nicht um eine gleichartige Landfläche handelt. Das nördliche ſubtropiſche Ovamboland ſcheide ich ſelbſtverſtändlich bei meiner Beurteilung aus, wie es ja auch tatſächlich glücklicherweiſe durch eine Verfügung des Gouverneurs für den Zutritt Weißer geſperrt iſt. Ich kann nur wünſchen, daß die Kolonialverwaltung mit Rückſicht auf unſere Erfahrungen im Herero- und Hottentottengebiet mit aller Energie daran feſthält, hier jeden Konflikt zu vermeiden, bis das Herero- und Hottentottengebiet ſo unbedingt in unſerem Beſitz iſt und in eine geſicherte Verwaltung gelangt ſein wird, daß dort ein Wiederaufflackern von auch nur lokalen Aufſtänden wirklich ausgeſchloſſen iſt. Auch dann ſollten wir nicht eher in dieſem Teil des Schutzgebietes die Eroberer ſein wollen, als bis wir es mit Eiſenbahnen umklammert haben. Auch dann ſollte ſich die tatſächliche Eroberung möglichſt nicht durch Waffengewalt in Expeditionen, ſondern durch Fortſchreiten im Eiſenbahnbau vollziehen!

Was nun das Herero- und Hottentottengebiet anlangt, so brauche ich nicht hier zu wiederholen, daß die praktische Kultivierung beider Gebiete in erster Linie eine Wasserfrage ist. Ich habe aber abweichend von meiner früheren aus Reisebeschreibungen geschöpften Ansicht, daß es sich in den sogenannten Durststrecken überall um wüstenartige unkultivierbare Gelände handle, doch die Überzeugung gewonnen, daß auch dort durch Bohrungen, die bisher so gut wie garnicht im Lande stattgefunden haben, wenigstens soviel Wasser zu gewinnen ist, daß das gesamte Land in intensiverem Maße als bisher der Viehzucht dienen kann. Zwar habe ich diese Überzeugung nicht durch den Augenschein gewonnen. In der ungünstigsten Jahreszeit, in der ich die Kolonie sah, schien im Süden bis Kub hinauf, also im eigentlichen Hottentottenlande, das äußere Ansehen häufig so öde, daß es schwer wurde, an den Wert des Landes zu glauben. Aber der letztere bestimmt sich hier wie überall durch die Nachfrage! Diese ist vorhanden, und es ist nur die eine Konsequenz zu ziehen, daß es sich dort nützlich nur um eine extensive Wirtschaft handeln kann. 10—20,000 ha sind je nach der Örtlichkeit als Größe der einzelnen Farmen zu verlangen, und hiernach ist die Besiedelungsfähigkeit des Landes zu bemessen. Jede Farm muß wenigstens $^1/_3$ Überschuß an Land für das zu haltende Klein- und Großvieh haben, damit nicht ungünstigen Falles, vor allem in regenarmen Jahren, der Viehstapel plötzlich zurückgeworfen wird. Eine ausreichende Größe der Farmen, auf welchen der einzelne Farmer notfalls mit seinem Viehstapel umherziehen kann, bildet meiner Überzeugung nach das Gegengewicht gegen das frühere Nomadenleben der Herero und Hottentottenstämme im ganzen Lande. Vernünftiger Weise wird, wenn irgend möglich, hinzutreten müssen eine Gartenkultur in den das Land überall durchschneidenden Flußrevieren, aus denen für Notzeiten die Zufütterung gewonnen werden kann. Brunnenerschließungen und Dammbauten werden wohl von selbst erstehen, sollten aber sicherlich von der Verwaltung in der Kolonie tunlichst gefördert werden. Soweit die Eisenbahn ins Land reicht, wäre ähnlich wie bei der Schlickverfrachtung in Ostfriesland von der Emsmündung ins Heidegebiet an Tariferleichterungen für Zementtransporte von der Küste her zu denken, vorausgesetzt, daß bei etwaiger Gewinnung von Kohle im Lande, welches kalkreich ist, nicht in der Kolonie selbst Zement alsbald produziert wird.

Auch für das Auge überzeugend bietet das Land jenseits Kub umsomehr Weidegelegenheit, je weiter man nach Norden fortschreitet. Die

Zahl der für die Farmen notwendigen Hektare wird bis auf 10,000 ha und weiter fallen dürfen; immerhin kann auch hier im wesentlichen nur von einer extensiven Weidewirtschaft die Rede sein. Kleinsiedelung wird stets nur unter besonderen Umständen, in Flußrevieren, möglich sein, wo reichlich unterirdisch Wasser zu finden ist. Dort freilich wird sie unter dem stets sonnigen Himmel des Landes eine heute vielleicht ungeahnte Bedeutung bekommen können; man darf nicht vergessen, daß in Süd-West-Afrika Sommer genau zu einer Zeit ist, wo wir Winter haben, es kann daher Süd-West-Afrika auch für den Export von Früchten in Frage kommen, wie wir sie heute bei uns aus Kalifornien und Australien auf den Markt gebracht sehen. Ich glaube allerdings nicht daran, daß in absehbarer Zeit Süd-West-Afrika beliebig landwirtschaftliche Produkte exportieren kann, es seien denn Fleischkonserven, wenn nämlich einmal der Viehreichtum im Lande die alte Höhe überschreiten würde. Aber dieser Zeitpunkt wird wesentlich herausgeschoben werden, wenn durch Minenbetrieb der Konsum im Lande selbst wächst. Ganz unzweifelhaft scheint mir freilich, daß die Wollschafzucht in kurzer Zeit zu einer Konkurrenz der Kolonie mit Wolle auf dem Weltmarkt führen kann. Auf diese Weise dürfte vielleicht das Ziel erreicht werden können, daß die Landwirtschaft in der Kolonie neben der Versorgung des eigenen Gebietes mit ihrem Export und mit dem für sie notwendigen Import balanziert.

Den wirklichen Überschuß in einer etwa aufzustellenden Bilanz für unsere Kolonie dürfte nur der Minenbau bringen. Es kann die Frage aufgeworfen werden, ob der Minenbetrieb für eine Kolonie überhaupt wünschenswert ist. Ich habe Stimmen von Holländern aus der Kapkolonie gehört, welche Diamant- und Goldminen verwünschen. Dabei dürften aber politische Gründe mitsprechen. Für Süd-West-Afrika halte ich einen vielseitigen Minenbetrieb für höchst erwünscht, freilich erst, wenn die Landwirtschaft dort sich wieder leistungsfähig zeigt. Umsomehr sollte man alles tun, um die Leistungsfähigkeit der Landwirtschaft zu beschleunigen; es würde nicht ersprießlich sein, wenn die Minenverwaltungen sich erst darauf eingerichtet hätten, den Bedarf für die Arbeiter aus dem Auslande zu beziehen. Denn diese Gewöhnung würde wahrscheinlich nicht dem deutschen Mutterlande, sondern der Kapkolonie zu gute kommen. Statt dessen sollte der Farmbetrieb in der Kolonie in dem Minenbetrieb einen regelmäßigen Absatz finden, wenn einmal der jetzige ungesunde Zustand, daß die Truppe der Hauptabnehmer ist für die Fleischproduktion, ein Ende gefunden haben wird.

Aber es kommt auch nicht allein darauf an, ob die Minenproduktion für die Kolonie selbst nützlich ist. Die Kolonie ist nicht allein Selbstzweck, sondern ihr Zweck ist nebenbei auch ein Absatzgebiet für das deutsche Mutterland zu schaffen. Viel stärker als die Bestockung der Kolonie mit Farmern wird in dieser Richtung ihre Besiedelung durch Minenarbeiter sein, wenn diese ihre Bedürfnisse von Kleidung und Luxusgegenständen aus der Heimat beziehen, gar nicht zu reden von den Bedürfnissen der Minen selbst an Schienen und sonstigem Eisenmaterial, Maschinen, Sprengstoffen und dergleichen mehr, nicht zu reden auch von der Verzinsung des in solchen Anlagen investierten deutschen Kapitals. Daß in Süd-West-Afrika Mineralien überall zutage treten, steht für mich außer Zweifel. Auch steht ihre Abbauwürdigkeit an einzelnen Stellen heute schon fest, und zwar gilt das für den Süden wie für den Norden, für den Süden und Osten um so mehr, als sich dort nach Meinung der Geologen sehr wahrscheinlich Kohlen finden. Die Karrooformation des Landes läßt darauf schließen. Den mir gewordenen Mitteilungen von einzelnen Personen über das Vorkommen von Kohlen will ich in diesem Zusammenhang eine Bedeutung nicht beimessen.

Was die Leute im Lande betrifft, so glaube ich an die Zukunft einer weißen Farmerbevölkerung unbedingt. Das Land mit seinem heiteren trockenen Klima und seiner Höhenluft ist für nicht herzkranke Menschen unzweifelhaft gesund. Für Kinder freilich genügen heute die Ernährungsverhältnisse wohl noch nicht. Auch die noch mangelhaften Wasserverhältnisse dürften ihr Aufziehen erschweren. Die Heilkraft für Lungenkranke verweise ich in das Land der Chimäre! Was die trockene Luft und der Schutz gegen Erkältung gutmachen kann, muß für den Durchschnitt die mangelhafte Ernährung und der Staub der trockenen Jahreszeit wieder verderben. Bis auf weiteres wird auch das Leben der Farmer schwer und voller Arbeit sein; energielose Menschen gehören nicht dahin. Wer aber etwa aus persönlichen Gründen die Heimat verlassen will, Kraft zur Arbeit in sich fühlt und ein, wenn auch nur kleines Kapital besitzt, kann in Süd-West-Afrika meiner Überzeugung nach leichter wohlhabend werden als in Deutschland, wenn er dort auf einer Farm zunächst versuchsweise die Lebensbedingungen kennen gelernt hat. Daraus erklärt sich auch unschwer die Erscheinung, daß eine große Anzahl der heutigen Farmer im Lande alte Schutztruppler sind, und daß von den heimkehrenden Soldaten ein sehr hoher Prozentsatz den Wunsch hat, wieder als Farmer zurückkehren zu können.

Auf die Erziehung der heute im Lande heranwachsenden Kinder wird von der Verwaltung Obacht zu geben sein, damit sie deutsch denken lernen. Damit berühre ich die Burenfrage im Lande. Sie ist meines Wissens in der öffentlichen Erörterung bisher noch nicht genügend gewürdigt und verdient doch jede Beachtung. Ich gehe so weit zu behaupten, daß, sowie im deutschen Reichstag von allen Parteien zur Zeit jede Gesetzesvorlage auf ihre soziale Wirkung geprüft wird, so jede Verordnung im Gouvernement zu Windhuk auf ihren Einfluß wegen der Verburung des Landes geprüft werden sollte! Schon vor dem Aufstand sind viele Buren im Lande ansässig gewesen. Die vielen Transporte während des Aufstandes haben das Burenelement stark gefördert. Zum Verdruß der Deutschen ist unter dem General von Trotha das Transportwesen mit Hilfe von Kapländerburen organisiert worden. Ein Oberkonduktor Maritz (Bur) wurde von dem General mit 12,000 Mark festen Gehalts angestellt. Für die Militärverwaltung mußte es eben darauf ankommen, die Transporte unbedingt in der Hand zu behalten; die alten, derzeit vergrollten deutschen Ansiedler mochten sich dazu nicht recht eignen. Unter dem Kommando des Obersten Dame, dessen Humanität im Schutzgebiet anerkannt wird, wurde dieses System geändert, und heute liegen auch die Transporte vielfach in Händen der Deutschen. Aber in der entscheidenden Zeit hat es an der Fühlung mit den Zivilbehörden gefehlt, und daher findet sich heute das Burenelement stärker im Lande als vor dem Aufstand. Das ist vielleicht nicht unbedingt ein Fehler. Der Bur ist noch bedürfnisloser als unsere bescheidenen deutschen Farmer. Aber er ist geneigt, Südafrika, eingeschlossen unsere Kolonie, als Burengebiet anzusehen.

Man kann dasjenige, was ich vorher als Burenfrage bezeichnet habe, richtig noch erweitern, wenn man die allgemeine Afrikanderbewegung in Süd-Afrika rechtzeitig in's Auge faßt. Es ist mir kaum zweifelhaft, daß, wenn schon die Engländer in der Kapkolonie gemeinsam mit den Buren beginnen, sich als Afrikander zu fühlen, auch für unsere Kolonie für die späteren Generationen mit derselben Bewegung zu rechnen sein wird. Schon das Burenelement in unserer Kolonie wird dafür sorgen! Um so richtiger wird es dann sein, dafür Vorsorge getroffen zu haben, daß unsere deutschen Reiter nicht für eine abfallende Kolonie ihr Blut vergossen haben, und daß unser Volk nicht schwere Opfer gebracht hat für ein fremdes Staatsleben! In diesem Sinne habe ich mich über einen Antrag im Gouvernementsrat gefreut, der, wenn auch mit anderer Begründung, verlangte, daß für Urteile des Oberrichters in Zivilsachen eine Revisionsinstanz in Deutschland geschaffen

werde, sei es beim Reichsgericht oder beim hanseatischen Oberlandesgericht; ein solches Rechtsband zum Mutterlande hin scheint mir nicht unwirksam zu sein. In diesem Sinne werden auch die finanziellen Maßnahmen, die ich später zu erörtern habe, verstanden werden müssen.

Was dann die Farbigen in unserem Schutzgebiet anlangt, so habe ich gelernt, an sie als künftige Arbeiterbevölkerung zu glauben. Zwar sind die Hottentotten, die zur Zeit noch im Orlog stehen, schwer an regelmäßige Arbeit zu gewöhnen, aber zu allem Dienst, der sie zu Pferden, überhaupt Tieren bringt, werden sie sehr brauchbar sein. Ihr Reiten im Gelände wird am meisten von unserer Schutztruppe anerkannt. Ein Vorreiter, wie der Polizeidiener Jannap, der Tag für Tag auf dem vordersten Maultier der Karre trabte, der dabei mit unglaublicher Geschicklichkeit die Karre lenkte und nie ermüdet schien, kann eben nur ein Hottentott sein. Ich sah Hottentottenkinder als Burschen tagelang im Sattel sitzen. Das Hottentottenland wird ebenso wie das Witboiland dem Schicksal der Hererogebiete folgen und Kronland werden. Eine Ausnahme wird man den Bersebaleuten zubilligen müssen, soweit sie treu bleiben und Frieden halten. Über die Behandlung der Gefangenen habe ich nach dem oben Gesagten keine eigene Meinung. Von den Herero zweifle ich nicht, daß sie allmählich tüchtige Arbeiter werden, sie sind jetzt schon als solche überall begehrt. Von ganzem Herzen pflichte ich einer Äußerung des Gouverneurs bei, welcher bis auf weiteres das Ovamboland als „ein Reservoir von Arbeitern" ansieht, das möglichst ungestört bleiben solle. Die Entvölkerung durch einen Krieg muß sicher im Interesse der Kolonie soweit wie möglich vermieden werden. Nur mit Sorge habe ich gehört, daß Hauptmann Franke neuerlich mit Herrn Tönnissen, dem Vertreter der Otaviminengesellschaft, eine Expedition nach Nordosten unternommen hat. Um so beruhigender war mir der früher erwähnte Befehl des Kommandeurs der Schutztruppe an das Kommando im Norden, wonach dort unter allen Umständen Friede zu halten ist.

Was dann den Kriegszustand im Lande anbelangt, so habe ich nicht die Überzeugung gewonnen, daß wir mit seiner tatsächlichen Beendigung in kurzer Zeit rechnen dürfen. Es hieße dies unseren Truppen einfach zu viel zumuten. Ich habe die Kolonie mit dem vollsten Stolz auch auf unsere Offiziere und Mannschaften verlassen; wo immer etwas im Lande militärisch organisiert ist, ist es gut aufgezogen und in straffer Disziplin. Bei den vielen militärischen Transportkolonnen, die ich beobachtet habe, habe ich nie einen Betrunkenen gesehen. Trotz alledem wird sich der Guerillakrieg so leicht nicht beenden lassen. Ich

erwähnte schon, daß man bei dem zerklüfteten Gelände von dem Mittel der Einkreisung hat Abstand nehmen müssen. Man wird auch den Krieg in Bataillonsverbänden fallen lassen; nur kompagnieweise kann man den irgendwo erscheinenden Gegner verfolgen. Sehr wahrscheinlich wird man ihm Zeit lassen müssen, sich häuslich einzurichten; dazu wird das jetzt eingeschlagene Mittel, einen viehleeren Gürtel um den Gegner zu ziehen, am ehesten führen. Er wird gezwungen werden, sich an Orten aufzuhalten, wo er seine Leute ernähren kann, dort aber überraschend angegriffen werden können. Der Telegraphendienst im Lande, ein aus dem Kriege hervorgewachsener bleibender Vorteil, wird dazu behilflich sein. Das alles aber wird Zeit erfordern, und ich glaube daher nicht, daß der Guerillakrieg so schnell zu Ende sein wird, wie es von Einzelnen gehofft wird. Man hat wohl eingewandt, man möge doch diese Räuberbanden ihre Wirtschaft weiter treiben lassen, und mit Ernst ist gefragt worden, ob man nicht den doch wertlosen Süden des Landes lieber von Truppen räumen sollte.

Ich will hier darauf verzichten zu fragen, welchen Eindruck ein solcher Entschluß politisch auf andere Nationen und moralisch auf unsere Truppen machen müßte. Aber wer wie ich einmal das Land vom Süden her durchritten hat, wird ohne weiteres zugeben, daß die Ausführung einer solchen Idee praktisch eine Unmöglichkeit ist. Den Süden von Süd-West-Afrika preisgeben, heißt nichts anderes als Süd-West-Afrika überhaupt preisgeben. Die heute in den Karrasbergen zusammen- und über die Grenze zurückgedrängten Hottentottenbanden würden sich mit ihren gleichgesinnten Vettern jenseits der Grenze lediglich auf deutschem Schutzgebiet sammeln, den nach Norden zurückgegangenen Herden räuberisch folgen, selbstverständlich die Bersebaleute unter entsprechender Behandlung zum Aufstand zwingen, und was heute die großen Karrasberge sind, die Schlupfwinkel für das geraubte Vieh, würde demnächst der große Brukaros sein. Wo sollte man dann die gedachte Grenzlinie gegen den Norden ziehen? Kann man glauben, daß die Hottentotten vor irgend einem Breitegrad, etwa dem Wendekreis des Steinbocks, Halt machen würden, durch den kreuz und quer die Schluchten führen? Will man sich etwa dem Risiko aussetzen, daß auch die Herero, die sich noch nicht gestellt haben, in dem südlichen Gebiet ihre Zuflucht finden? Wollen diejenigen, welche das vermeintlich wertvolle Mittelstück um Windhuk und Rehoboth noch gern behalten möchten, etwa solange die Truppen zurückziehen, bis sie von den Hottentottenbanden auf der einen Seite, von den Ovambos auf der andern Seite unter Feuer genommen werden? Ich wiederhole

daher: Den Süden der Kolonie räumen heißt die Kolonie aufgeben! Wer das nicht will, muß den einmal begonnenen Guerillakrieg zu Ende führen und die Einrichtungen so treffen, daß er mit den kleinsten Opfern, also so billig wie möglich für das Reich und die Steuerzahler, durchgeführt werden kann!

Bevor ich mich damit zu der Bahnfrage Kubub-Keetmanshoop und überhaupt zu der Bahnpolitik der Kolonie wende, möchte ich einer politischen Erwägung Raum geben. Man fragt unwillkürlich, ob nicht unseren kämpfenden Truppen eine diplomatische Aktion zu Hülfe kommen kann. Es sollte möglich sein, die an unserer Grenze auf englischem Grund und Boden errichteten Hottentottenkraale in's Innere Gebiet der Kapkolonie zu dislocieren, die Grenze schärfer zu bewachen, den Verbleib übergetretener Hottentottenbanden, nicht zum wenigsten ihrer Kapitäne, wie denjenigen Morengas, der noch heute in Tokas sitzt, auch für den Fall eines zeitweiligen Friedensschlusses zu sichern. Denn bei alledem scheint mir die deutsche Waffenehre nicht engagiert zu sein! Die wohl unerläßliche Kostenerstattung solcher Maßnahmen den Engländern gegenüber dürfte der Reichstag sicherlich gutheißen. Geschieht dasselbe doch meines Wissens von den Engländern uns gegenüber an anderer Stelle.

Aber wenn auch eine diplomatische Aktion der vom Truppenkommandeur zu lösenden Aufgabe zu Hilfe kommt, muß ich der Überzeugung Ausdruck geben, daß der Reichstag gut tun würde, dem Truppenkommando die von ihm als Provisorium geforderte Feldbahn unter allen Umständen zu bewilligen. Der Nachschub über Windhuk kostet uns gerade Unsummen! Die Verhältnisse aber auf dem Baiweg sind einfach unhaltbar. Ich verweise zur Begründung in dieser Beziehung auf die früher mitgeteilten Tatsachen. Eine kleine Hottentottenbande von etwa 60 Gewehren brachte den ganzen Verkehr zum Stocken! Sollen wir abermals in die Zwangslage kommen, für den Truppenbedarf über 100 Millionen an die Kapkolonie zu zahlen, mit denen wir die infolge von Mißernten schwer angegriffene englische Kolonie 1905 über Wasser gehalten haben? Können wir es gegenüber dem deutschen Steuerzahler verantworten, billige, schnell wirkende Hilfsmittel zu versagen und dagegen ungeheure Kapitalien zu vergeuden, wie sie in Gestalt von faulenden Tieren am Wege liegen, zur Verpflegung von Etappen ausgegeben werden und an Buren gelangen, die in der Arbeit der Kolonnen Freude an dem ungebundenen Padleben finden? Wir gehen ja mit diesen Transporten im Ochsenschritt,

da wo wir die Sache mit Dampf beendigen könnten! Ich habe bereits früher im Reichstag offen ausgesprochen, daß m. E. besser der Krieg in Süd-West-Afrika mit 17,000 Mann überhaupt nicht geführt wäre, mangels geeigneter Landungsstellen, Straßen, Etappen und Eisenbahnen. Oder besser gesagt: Es ist eine schwere Verkennung der kolonialen Aufgabe gewesen, daß wir die Kolonisierung nicht schon vor 30 Jahren mit dem systematischen Bau von Eisenbahnen begonnen haben. Das gilt, beiläufig gesagt, auch von unseren anderen Kolonien. Die verbündeten Regierungen haben im Laufe dieser 30 Jahre die wenigen Kolonialbahnen schüchtern wie eine Gnade vom Reichstag erbeten und das Bedürfnis empfunden, jeweilig die Nützlichkeit der einzelnen Bahn im Einzelnen zu begründen, anstatt den Eisenbahnbau in den Kolonien als die Selbstfolge ihres Besitzes zu behandeln! Statt zu fragen, ob eine Kolonialbahn gebaut werden soll, hätte man lieber gleich fragen und vor allem sorgfältig prüfen sollen, wo sie gebaut werden soll; dann würden vielleicht die heute bestehenden Kolonialbahnen überhaupt andere Tracen erhalten haben, und in Süd-West-Afrika würde sicher die Strecke Swakopmund—Karibib anders oder gar nicht gebaut worden sein. Sollten wir nun, nachdem wir mit ungeheuren Opfern für Süd-West-Afrika diese Erfahrungen haben machen müssen, dieselben Fehler noch einmal machen? Aber ich glaube ohne Unbescheidenheit den Reichstag ausdrücklich verwahren zu dürfen, daß er die Verantwortung für die bisherige Systemlosigkeit trägt. Für jede Kolonie rechtzeitig ein Eisenbahnbau-Programm vorzulegen, wäre Sache der Kolonialabteilung gewesen; Sache des Reichstages war es dann, mit Rücksicht auf die Steuerkraft des Volkes das Tempo zu bestimmen und auf die Art einzuwirken, wie ein solches Programm in der einzelnen Kolonie durchgeführt werden sollte. Das Fortwursteln von Fall zu Fall ist in der Tat für das Mutterland ein zu teurer Luxus gewesen! Die Bahnstrecke Swakopmund-Karibib taugt als Bahn, trotzdem das Denkbare vom Eisenbahnbau-Bataillon aus ihr gemacht ist, überhaupt nichts; sie ist mehr Rutschbahn als Eisenbahn. Zu ihrem Ersatz müssen wir die Otavibahn heranziehen, müssen damit einem wenigstens leistungsfähigen Unternehmen, das eigentlich als Minenbahn gedacht ist, zu einem glänzenden Geschäft verhelfen und müssen in Karibib Werte von etwa 10 Millionen zur Zeit ungenügend beschützt lagern lassen. Denn die Strecke Karibib-Windhuk ist nicht leistungsfähig genug, um solche Werte prompt an die Zentralstelle abzuführen. Im Süden aber haben wir den Sandgürtel mit einer Stichbahn durchquert, mit der wir einfach nichts anfangen können, wenn sie nicht alsbald und zwar als Kolonialbahn bis nach Keetmanshoop,

dem Zentralpunkt des Südens, fortgesetzt wird. Aber genug der Kritik! Wer wie ich unter dem Eindruck der tatsächlichen Verhältnisse gestanden hat, dem wird es schwer, dabei in der Eisenbahnfrage Maß zu halten.

Zunächst wird meiner Überzeugung nach der Forderung auf Erbauung einer Feldbahn Lüderitzbucht—Kubub nachzukommen sein. Ich verweise dafür insbesondere auf die oben mitgeteilten Ausführungen des Kommandeurs der Schutztruppe. Um die mir dort gemachte Mitteilung, die Bahn werde monatlich mehr als 2 Millionen gegen den augenblicklichen Zustand ersparen, selbst prüfen zu können, habe ich mir in Windhuk unter anderem die Kosten der Transporte per Kilometer mit Frachtfahrzeugen einerseits und mit Feldbahnen andererseits erbeten. Aus dem umfangreichen Material entnehme ich die hier folgende Mitteilung:

„Nach überschlägiger Berechnung kostet Beförderung einer Mundportion von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop mit eigenen Fahrzeugen 2 Mark 75 Pfennige, mit Frachtfahrern 2 Mark, mit Eisenbahn 36 Pfennige. Bei Berechnung der Kosten für Landweg sind Kosten der notwendigen Bedeckung außer Betracht gelassen und nur Tierverluste unter normalen Verhältnissen berechnet. In heißer Jahreszeit und bei Seuchen steigen die Tierverluste und erhöhen sich deshalb die Kosten erheblich. Für Bahnfracht ist der Tarif Swakopmund-Windhuk für die Strecke Lüderitzbucht-Keetmanshoop angesetzt."

Hieraus ergiebt sich in der Tat die obenerwähnte Ersparung. 2,75 Pfennig Fracht für die Tagesportion auf 30 Tage für 3000 Mann, die zurzeit wenigstens im Süden stehen, ergeben als Transportkosten für diese Truppen monatlich 2,485,000 Mark! — 36 Pfennig Eisenbahnfracht ergeben in der gleichen Berechnung monatlich 324,000 Mark! Ich behalte mir vor, die Einzelzahlen in der Budget-Kommission vorzulegen. Daß bei dieser Berechnung, wie ich annehme, der Transport über Windhuk zu Grunde gelegt ist, entspricht den tatsächlichen Verhältnissen, denn praktisch ist der Baiweg gesperrt! Daß wenigstens für die nächsten 6 Monate 3000 Mann im Süden stehen bleiben müssen, wird niemand ernstlich bezweifeln wollen. Die Mitteilung des Truppenkommandeurs, daß das Eisenbahnbataillon die Feldbahn in $5^1/_2$ Monaten nach Herausendung des Schienenmaterials legen werde, ist mir auch persönlich von dem Bataillonskommandeur bestätigt worden. Daß jeder Kilometer Schienengeleise schon während der Bauzeit Transportkosten erspart, bedarf nicht der Ausführung. Es ist also in der Tat richtig, daß die ganzen etwaigen Kosten der Feldbahn in etwa 3 Monaten erspart sind, und daß ihr Material dann ohne neue Kosten zu anderweitiger Verfügung steht.

Aber abgesehen von der Kriegslage, die zu diesem Provisorium zwingt, wird der Reichstag meines Erachtens von der Kolonialverwaltung verlangen müssen, daß ein klares Bahnbauprogramm für die nächsten Jahre vorgelegt wird. Dabei wird meines Erachtens richtig an der Konzentrations-Idee für die Kolonisierung festzuhalten sein; man sollte in absehbarer Zeit keine Bahn fordern, die über das Hottentotten- und Hererogebiet hinausgeht. Die Punkte Karibib, Swakopmund, Windhuk im Norden und Lüderitzbucht, Keetmanshoop im Süden, sind meines Erachtens als Linien für eine Nord- und Südbahn gegeben. Zwischen Windhuk und Keetmanshoop über Rehoboth, Gibeon, Berseba wird schon aus militärischen Gründen eine Verbindung herzustellen sein. Während ich aber prinzipiell für die Nord- und Südbahn den Charakter als Kolonialbahn fordere, weil nur sie die Leistungsfähigkeit verbürgt und den regelmäßigen Betrieb billigst ermöglicht, bin ich der Ansicht, daß für die Nord-Südbahn das Provisorium einer nur nach Bedarf zu betreibenden Feldbahn genügt. Eine regelmäßig betriebene Kolonialbahn zwischen Windhuk und Keetmanshoop würde jedenfalls zur Zeit ein unwirtschaftlicher Überfluß sein! Die allein mögliche extensive Wirtschaft im Lande kann durch einen regelmäßigen Bahnbetrieb von Norden nach Süden nicht wesentlich intensiver gestaltet werden; von dem Rendiment einer solchen Bahn ganz zu schweigen. Dagegen muß es die Aufgabe sein, gewisse Stapelplätze im Inneren wie Rehoboth, Kub, Gibeon durch nach Bedarf zu treibende Feld-Bahnverbindung, also möglichst billig, mit denjenigen Vorräten zu versorgen, die der Farmer braucht. Dann kann die aus militärischen Gründen zur Ersparung von Truppen und zur Versorgung von Etappen und Stationen notwendige aber auch genügende Feldbahn zugleich von ausreichend wirtschaftlichem Nutzen für die Farmerbevölkerung sein.

Ich halte für notwendig: Erstens: Verlängerung der Bahn Lüderitz bis Keetmanshoop als Kolonialbahn (Südbahn). Zweitens: Die Ausgestaltung der Linie Swakopmund—Windhuk als Kolonialbahn (Nordbahn). Drittens: Verbindung zwischen Windhuk und Keetmanshoop durch eine provisorische Feldbahn. Hierbei setze ich voraus, daß aus der zwingenden Not des Krieges im Laufe der nächsten Monate die Feldbahn Kubub—Keetmanshoop gebaut wird. Praktisch würde sich dann dieses Programm wie folgt gestalten: Man wird zunächst die Kriegsbahn Kubub—Keetmanshoop mit dem in der Heimat bei dem Kriegsministerium vorhandenen Schienenmaterial als Provisorium herstellen, also ohne wesentlichen Brückenbau und sonstige kostspielige Konstruk-

tionen. Man wird insbesondere das große Fischflußrevier nicht sofort überbrücken, sondern provisorisch mit der Feldbahn in das Revier hinuntersteigen und notfalls Pontons benutzen, wie sie schon am Fischfluß lagern. Damit wäre der Not abgeholfen!

Man wird daneben im ruhigen Tempo, das heißt zugleich, ohne besondere Kosten infolge der andernfalls notwendigen Eile, den Weiterbau der Kolonialbahn Lüderitzbucht—Kubub vielleicht im Laufe von zwei Jahren bis Keetmanshoop fördern können. Für diesen Weiterbau der Kolonialbahn würde ich die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses, welches jetzt für den Bahnbau Kubub obwaltet, für zweckmäßig erachten, da ohnehin das Eisenbahnbau-Bataillon und der Unternehmer hier aufeinander angewiesen bleiben und dieses Verhältnis sich auf der Strecke bis Kubub bewährt hat. Nach Fertigstellung der Südbahn findet die provisorische Feldbahn mitsamt dem rollenden Material alsbald ihre Verwendung zur teilweisen Herstellung der Verbindungsbahn nach Norden von Keetmanshoop aus, deren Herstellung ich mir durch das Eisenbahnbau-Bataillon denke. Die Einstellung eines Postens von etwa 10 Millionen, als einer ersten Rate, in den diesjährigen Etat würde für diese nächstliegenden Aufgaben meines Erachtens ausreichen. Was die Zukunft einer Kolonialbahn nach Keetmanshoop betrifft, so verweise ich hier auf die Gedankengänge des Dr. Merensky aus Keetmanshoop in der Anlage. Ich möchte hinzufügen:

Anlage 1.

In der Nähe oder mit einer Richtung auf Süd-West-Afrika bestehen in der Kapkolonie gegenwärtig folgende Linien:

1. Port Nolloth—Steinkopf—O'okiep;
2. Kapstadt—Malmesbury—Piquetberg—Eendekuil;
3. Victoria West Road Station (Hutchinson)—Carnarvon;
4. De Aar Junction—Prieska.

Zu 1. Die Bahn Port Nolloth—Steinkopf—O'okiep, etwa 92 engl. Meilen lang, ist eine der Cape Copper Mining Company gehörige Schmalspurbahn, die bereits vor mehreren Jahrzehnten erbaut worden ist, um die Kupferminen der Gesellschaft bei O'okiep mit dem Hafenplatz Port Nolloth zu verbinden. Solange in unserem Schutzgebiet eine Bahn nach Keetmanshoop nicht existiert, wird diese Strecke nach Steinkopf auch stets eine besondere Bedeutung für die Versorgung des Südens und Südostens des Schutzgebiets haben. Dies hat sich in erhöhtem Maße gerade jetzt während des Aufstands gezeigt, wo erhebliche Gütermassen ständig auf dem Wege Port Nolloth—Steinkopf Kamanssprift nach Warmbad und weiter gingen. In kapländischen Handelskreisen hat man den großen Vorteil wohl erkannt, der dem

Kapland aus dem bisherigen Fehlen einer Eisenbahn durch den ganzen Süden unseres Schutzgebiets erwächst. Bereits im August 1905 ist eine Abordnung der Kapstädter Handelskammer bei dem Kapländischen Eisenbahnminister wegen Expropriierung der Linie Port Nolloth—O'okiep und ihrer Fortführung bis zur Grenze von Deutsch-Südwest-Afrika vorstellig geworden. In Anerkennung der Bedeutung eines solchen Projektes hat daraufhin die Kapregierung durch den Eisenbahnminister und den Generaldirektor der Kapbahnen mit der Londoner Direktion der Cape Copper Company Verhandlungen wegen der Überlassungsbedingungen für die Bahn und die Hafenanlagen in Port Nolloth angeknüpft. Über den Ausgang dieser Vorverhandlungen ist noch nichts bekannt geworden.

Zu 2. Die Eisenbahn Kapstadt—Eendekuil — 129 engl. Meilen lang — ist eine normalspurige Kapländische Staatsbahn. Durch eine in diesem Jahre vom Kapparlament angenommene Eisenbahnvorlage ist vorgesehen worden, diese Linie zunächst um ein weiteres Stück von 53½ engl. Meilen in der Richtung auf van Rhyns Dorp zu verlängern. Die unzweifelhafte Absicht der Regierung ist dabei der allmähliche Weiterbau der Strecke über Van Rhyns Dorp Garies nach Springbok—O'okiep, wodurch nach Ausführung des Bahnprojekts Steinkopf—Ramansdrift (s. unter 1) eine Bahnverbindung von Kapstadt bis nach unserem Schutzgebiet geschaffen wäre.

Zu 3 und 4. Die beiden von der Hauptlinie Kapstadt—De Aar—Kimberley (beziehungsweise Bloemfontein) — Johannesburg sich abzweigenden normalspurigen Strecken Hutchinson—Carnarvon und De Aar—Prieska streben auf den Südosten des deutschen Schutzgebiets zu. Die erstgenannte Bahn ist am 1. August d. J., die letztere bereits im vorigen Jahre in Betrieb genommen. Die Strecke De Aar—Prieska hat unzweifelhaft bisher große Erträge gehabt. Auch ihr kam das Fehlen einer Bahn von Lüderitzbucht nach dem Südosten des Schutzgebiets recht gelegen. Fast die gesamte Verpflegung für unsere Stationen und Truppen an der Ostgrenze mußte von der Kapkolonie über Prieska—Upington geleitet werden. Sicherlich hat es in erster Linie nur die Rücksicht auf die gegenwärtigen schlechten Finanzen der Kapkolonie verboten, einen Weiterbau der Strecke über Kenhardt zum mindesten bis Upington alsbald in Angriff zu nehmen. Kenhardt ist offensichtlich auch das nächste Ziel der Carnarvonbahn.

Außer diesen im Vorstehenden aufgeführten Bahnlinien sind noch weitere kapländische Eisenbahnprojekte für unser Schutzgebiet einer aufmerksamen Beachtung wert. Es sind dies Projekte, die eine Verbindung

der großen Zentren Britisch-Südafrikas mit der [illegible]-Rhodesia-Eisenbahn zum Ziele haben. Eine Linie der [illegible] nach [illegible] steht unmittelbar vor dem Beginn ihrer Ausführung. Eine in diesem Jahr vom Parlament bewilligte Bahn von [illegible] bis zur [illegible]grenze wird Johannesburg und Pretoria auf kürzestem Wege mit [illegible] verbinden.

In der Kapkolonie ist man allgemein der Ansicht, daß Deutsch-Südwest-Afrika einer [illegible] Entwicklung [illegible] ist. Wenn die vorige offizielle „Cape Times“ vor einiger Zeit [illegible] Deutschland [illegible] [illegible] Schutzgebiet [illegible] und [illegible] nur zu [illegible] es zu [illegible] Bedingungen an England abzugeben, so war dies [illegible] der Wunsch der [illegible] des [illegible].

Wie sehr nach voriger Ansicht die Frage von Eisenbahnbauten in unserem Schutzgebiete nicht nur für dieses selbst, sondern unter Umständen auch für Handel und Wandel von ganz Britisch-Südafrika Bedeutung haben kann und in künftigen Zeiten voraussichtlich haben wird, läßt sich aus der Nervosität entnehmen, die sich in Kapstadt jedesmal äußert, wenn in der Presse Gerüchte über Projekte von Eisenbahnen von Deutsch-Südwest-Afrika nach Johannesburg auftauchen. Als im Jahre 1899 das Abkommen zwischen Deutschland und der British South Africa (Rhodesia) Company vom 28. Oktober 1899 bekannt wurde, durch das vereinbart worden war, daß eine etwaige Zweiglinie der Rhodesia-Bahn nur durch deutsches Gebiet zur Westküste Afrikas geleitet werden dürfe, wurde Mr. Rhodes, der zu damaliger Zeit zugleich kapländischer Premierminister war, von Handelskreisen, in der Presse und im Parlament heftig angegriffen, da man in diesem Abkommen eine ernste Gefährdung der kapländischen Handels- und Eisenbahninteressen auf Kosten einer fremden Macht erblickte. Die gleiche Nervosität zeigte sich wieder in diesem Jahre, als in Verbindung mit dem Empfang des verstorbenen Minen-Magnaten Beit durch Seine Majestät den Kaiser erneute Gerüchte über Projekte einer Eisenbahn von Angola oder Deutsch-Südwest-Afrika durch die Kalahari nach Johannesburg laut wurden. Ein Abgeordneter des Gesetzgebenden Rates der Kapkolonie brachte einen Antrag ein und zur Annahme, in dem die Regierung ersucht wurde, ihre Aufmerksamkeit rechtzeitig der Gefahr einer solchen Eisenbahn für den kapländischen Handelsverkehr nach dem Rand zuzuwenden.

Alles dies beweist, daß man im Kapland ein derartiges Eisenbahnprojekt für durchaus durchführbar und für geeignet hält, dem deutschen

Schutzgebiet einen erheblichen Teil desjenigen Durchfuhrhandels, Reiseverkehrs usw. nach dem Transvaal, Rhodesia usw. zuzuleiten, der jetzt über die Kaphäfen und die Kapeisenbahnen geht.

Ein derartiges groß angelegtes Projekt wird allerdings einer späteren Zeit größerer Entwickelung unseres Schutzgebiets vorbehalten bleiben müssen. Für die Dringlichkeit einer Bahn durch den Süden des Schutzgebiets dagegen wird auch der Umstand sprechen, daß eine solche Bahn nicht nur die Entwickelungsmöglichkeit Südwest-Afrikas fördern, sondern auch verhindern würde, daß die Vorteile eines mit der Entwickelung wachsenden Verkehrs weiterhin fremden Verkehrsanstalten zu gute kommen.

Was die Nordbahn anlangt, so wird man damit rechnen müssen, daß die Otavibahn von Swakopmund bis Karibib einigermaßen der Aufgabe gerecht werden kann, die eigentlich eine in den Händen des Reichs befindliche Kolonialbahn zu leisten hätte. Sie wird, wenn auch in sehr bescheidenen Grenzen, unterstützt durch die ungefähr parallel laufende Regierungsbahn Swakopmund—Karibib. Daher wird sich die Umwandlung der jetzigen Feldbahn in Kolonialspur zunächst auf die Strecke Karibib—Windhuk beschränken lassen. Das hier überflüssig werdende Feldbahngeleise würde wiederum zur Ergänzung der Verbindungsbahn Windhuk—Keetmanshoop vom Norden her verwandt werden können. Es wäre dies eine der Aufgaben, deren Kosten dem Etat für 1908 vorbehalten werden könnten. Die damit fertigzustellende Verbindungsbahn denke ich mir ohne Brücken und sonstige teure Konstruktionen, also in die kreuzenden Reviere hinabsteigend, auf die Gefahr hin, daß ihrem Abkommen hin und wieder einige Meter Schienen verloren gehen. Was die Verbindungsbahn anlangt, so kann und soll sie selbstverständlich nur ein Provisorium sein. Aber ich empfehle es umsomehr, weil das ohne Neuanschaffung für sie vorhandene Feldbahnmaterial in der Kolonie nie verloren sein wird, und weil insbesondere es meines Erachtens verfrüht wäre, diese Verbindungsbahn heute als Kolonialbahn zu projektieren. Die definitive Verbindungsbahn muß selbstverständlich dereinst diejenigen Plätze berühren, wo der Minenbau sich als erfolgreich erweisen sollte. Ich halte für möglich, ja für wahrscheinlich, daß Plätze wie Kub und Gibeon nicht ohne weiteres ihre Bedeutung behalten, sondern daß sie den vielleicht erheblich abweichend gelegenen Minenzentren an Bedeutung weichen müssen. Es würde unzweckmäßig sein, um der wenigen Baulichkeiten oder Baracken willen, die sich heute in Kub oder Gibeon finden, die Trace einer Kolonialbahn dahin festzulegen und später mit

kostspieligen Stichbahnen nach den Minenzentren zu rechnen. Auch nehme ich bei diesen Gedankengängen die etatsmäßige Rücksicht, daß Süd-West-Afrika uns durch die Truppen ohnehin noch zu erheblichen Opfern zwingen wird. Ich möchte also den notwendigen Eisenbahnbau dadurch erleichtern, daß ich die Kosten, soweit möglich ist, begrenze.

Einen Vorbehalt möchte ich hier freilich machen, nämlich den, daß durch Minen, insbesondere Kohlenfunde ein anderweitiger Eisenbahnbau notwendig wird.

Ganz prinzipiell aber möchte ich den Bahnbau, auch für Minengebiete, dem Reiche oder der Kolonie vorbehalten wissen, denn es ergiebt am ehesten die Möglichkeit, ihr Budget dereinst zu balanzieren. Je weniger Exportzölle in unserer Kolonie mit Rücksicht auf das deutsche Mutterland erwünscht erscheinen, um so wichtiger ist es, dem Reiche Einnahmen aus den Bahnen der Kolonie zum Ausgleich für ihre Ausgaben vorzubehalten. Ich möchte glauben, daß der Reichstag an der Bahnpolitik für die Kolonie trotz der zunächst erwachsenden Ausgaben noch am ehesten Freude erlebt.

Endlich möchte ich der Herstellung und dem Betriebe der provisorischen Kriegsbahn nach Keetmanshoop - Windhuk durch unsere technischen Truppen besonders das Wort reden. Hierzu veranlaßt mich nicht nur der gute Erfolg, den ich beobachtet habe, sondern insbesondere die Erwägung, daß ich in dem Eisenbahnbau und Betrieb zugleich eine Friedensaufgabe für einen Teil der auf Jahre hinaus in Süd-West-Afrika noch unerläßlichen militärischen Besetzung des Landes erblicke. Die Eisenbahnstationen sind dann zugleich die natürlichsten Militärstationen; wir brauchen, abgesehen von den Grenzstationen, nicht beides neben einander. Die Stationsbesatzungen aber bilden notfalls zugleich den leicht heranzuschaffenden Ersatz für Truppen, die zu etwaigen Strafexpeditionen ausrücken müssen. Auch eine übrigens bisher nicht geforderte Verstärkung von technischen Truppen würde ertragbar werden, wenn dagegen andere Truppengattungen zurückgezogen werden können; ihre Beschäftigung würde wie keine andere künftige Farmer für das Land heranziehen.

Unmittelbar in Verbindung mit dem Eisenbahnbau ist meines Erachtens die Frage nach der Landungsgelegenheit in der Kolonie zu bringen. Ich habe im vorigen Jahre im Reichstag bei Beratung der Fortsetzung der Bahn Lüderitzbucht Kubub bereits darauf aufmerksam gemacht, daß Lüderitzbucht allen Mitteilungen nach der einzige deutsche Hafen der Kolonie sei. Ich verweise hier auf dasjenige, was

ich oben aus eigener Anschauung über den Roberthafen mitgeteilt habe. Es erübrigt nur die Konsequenz daraus zu ziehen. Ich empfehle die Berufung einer sachverständigen Kommission, zur Beratung der Maßnahmen, welche den ungewöhnlich günstigen Naturhafen in einen Kunsthafen umwandeln sollen, an dessen Kai die Dampfschiffe ohne Umladung löschen und laden können. Ich würde in dieser Kommission die Mitwirkung privater deutscher Hafenbautechniker und ortskundiger Kapitäne begrüßen; auch wäre zu erwägen, ob man nicht einen der beiden englischen Sachverständigen heranziehen kann, auf deren einfachen Rat die Reede von Durban ohne große Kosten für Schiffe von beliebigem Tiefgang zugänglich geworden ist.

Was die Landungsverhältnisse in Swakopmund anbetrifft, so kann ich nicht beurteilen, ob eine Fortsetzung des Molenbaues Zweck hat oder nicht. Ich habe während meiner Ausreise wohl die darüber abgegebenen Gutachten gelesen und daraus den Eindruck gewonnen, daß es vielleicht möglich sein wird, unter dauernder Fortsetzung des Molenbaues dahinter ein stilles Hafenbecken zu gewinnen. Zweifelhaft ist mir aber geblieben, in wie langer Zeit und mit welchen Kosten eine derartige künstliche Anlage herzustellen ist, und ob nicht die Bildung von Barren infolge der Spülung bei Ebbe vor der Einfahrt zu befürchten ist. Für die nächsten Jahre würde es wohl zweckmäßig sein, an der jetzigen Mole soviel arbeiten zu lassen, daß sie nicht ganz zerfällt. Bis auf weiteres muß meines Erachtens der jetzige Pier unter allen Umständen erhalten werden. Inzwischen wären die beiden erwähnten Vorschläge auf eisernen Molenbau und Betrieb durch private Unternehmer dahin zu prüfen, ob sie sich mit dem öffentlichen Interesse vereinbaren lassen. Ich könnte mir denken, daß jede der genannten Gesellschaften ihre Vorschläge angemessen formulieren könnte, nicht um unter Ausbeutung des Publikums Geschäfte zu machen, sondern mit dem weiteren Blick auf ihre eignen Minen oder Schiffahrtunternehmung. Können die mit einer übrigens vielleicht zu vermeidenden Monopolisierung verbundenen Gefahren durch Verträge begrenzt werden, und kann der Kolonie daneben vielleicht noch eine Einnahme aus solchen Privatbetrieben erwachsen, so würde ich die prinzipiellen Bedenken dagegen, daß Verkehrsanlagen in Händen von Privaten sind, fallen lassen, mit Rücksicht auf den Umstand, daß wir damit Zeit gewinnen. Solcher bedarf es zur Sammlung von Erfahrungen für den etwaigen Weiterbau der Mole.

Die Aufgabe, dem Lande ein Farmergeschlecht zu erhalten, sehe ich neben derjenigen einer schleunigen Beendigung des Aufstandes zur Zeit

als die vornehmste an. Die wirtschaftliche Notwendigkeit ist für mich der wesentliche Untergrund in der Entschädigungsfrage. Die Entschädigungsfrage für die Farmer oder besser gesprochen die Beihilfe, welche die Farmer in der Kolonie vom Reiche sich zu erbitten in der Lage sind, bildet heute den Mittelpunkt aller nicht militärischen Interessen in Süd-West-Afrika. Um zu einer richtigen Entscheidung zu gelangen, wird man sich zurück versetzen müssen in die Zeit, aus welcher im wesentlichen die heutige Besiedelung herrührt, in diejenige nach dem ersten Witboiaufstand 1895. Bei weitem die Mehrzahl der heutigen Farmer hat damals Land von den Hereros und Hottentottenkapitänen oder sonst erworben; aber zum Ankauf von Vieh haben meistens die Mittel nicht mehr ausgereicht. Muttervieh war damals in der Regel nur von den eingeborenen Stämmen zu erwerben. Der Erwerb vollzog sich regelmäßig in der Weise, daß der künftige Farmer bei den Kaufleuten Kredit nahm und billig in Waren erhielt. Gegen die Waren wurde dann vornehmlich bei den Hereros Muttervieh eingekauft. In den so entstandenen Farmbetrieben schien vor dem Aufstand alles in guter Entwicklung. Freilich zog sich ein großes Kreditsystem über das Land! Man war allseitig verschuldet; der Farmer beim Storebesitzer und der Händler beim größeren deutschen Lieferanten. Aber die Schulden drückten damals nicht! Der Kreditgeber wußte seine Schuldner in günstiger Entwickelung. Voll entwickelt war damals kaum irgend ein Farmbetrieb; alles war mehr oder minder in viel versprechenden Anfängen, nur das Stadium der Entwickelung war verschieden.

Da kam über Nacht der Hereroaufstand!

Die sich entwickelnden Werte und der Viehstapel sind durch den Aufstand im Lande vernichtet; die Schulden sind geblieben! Neuerdings fangen diese an zu drücken, denn es fehlt der Gegenwert dafür, aber mit einer Ausnahme ist noch nirgends eine Zahlungseinstellung oder ein Konkurs im Lande eingetreten. Die Zahlung der ersten $^{1}/_{7}$ Entschädigung hat die Entscheidung verschoben; sie hat vor allem eine segensreiche Folge gehabt, sie hat die Farmer bis jetzt im Lande gehalten und die ersten Anfänge einer Wiederaufrichtung der Betriebe ermöglicht. Freilich nicht annähernd ist der frühere Zustand wieder erreicht. Mit 10 Stück Großvieh und 100 Stück Kleinvieh kann der Farmer in Süd-West-Afrika nicht wie in Deutschland anfangen. Weil ein dorfartiger Kleinbetrieb in der Kolonie nicht möglich ist, ist mit dem heute erreichten Zustand tatsächlich nicht geholfen. An der Entscheidung des Reichstages liegt heute alles, nämlich, ob der Farmer sich wieder genügend Muttervieh für seinen Betrieb anschaffen kann oder nicht.

ihre Auskehrung an die Farmer nach Maßgabe der anerkannten Entschädigung. Daß Schulden am einfachsten bezahlt werden, wenn ein Dritter sie schenkungsweise berichtigt, ist Selbstverstand. Freilich bliebe dann immer noch der unerquickliche, weil unklare Gegensatz zwischen „Bonafide- und Nicht-Bonafide-Farmer“. Seine Festhaltung trüge Eifersucht und Gegensätze in die Kolonie, die, bisher ungekannt, besser daraus fern gehalten würden! In der Kolonie ist bisher nicht ein Stand vor dem andern bevorzugt gewesen, es kommt nicht darauf an die wirtschaftliche Schwäche oder Zurücksetzung des einen Erwerbsstandes gegen den andern gesetzgeberisch auszugleichen, sondern sie haben alle gelitten unter der gemeinsamen Kriegsnot des Landes! Das sollten auch die Farmer selbst nicht vergessen! Sie verlangen den Gegenwert für ihre Schulden nicht von einem Stande in der Heimat, sondern von allen Berufsständen, nämlich vom deutschen Steuerzahler,

Aber die Frage scheint mir doch der Erörterung wert, ob der Gegenwert für das Kreditsystem in der Kolonie nicht noch anderweitig billiger und nützlicher für das Reich, ja auch für die Kolonie und die Farmer selbst gefunden werden kann. Nicht als ob ich die 8 Millionen für unerschwinglich hielte! Wo viele hundert Millionen wohl oder übel für eine Kolonie bewilligt werden mußten, um einen Aufstand niederzuschlagen, können wohl auch acht Millionen verantwortet werden, um die Entwickelungsmöglichkeit wieder aufzubauen. Aber es giebt einen anderen Wertfaktor in der Kolonie, den ich in den Vordergrund stellen möchte. Im Liede heißt es: „Im Kriege, da ist der Mann noch was wert.“ Ich will hinzufügen: das gilt nicht nur für den Krieg, sondern auch für unsere Süd-West-Afrikanische Kolonie. Der Farmer und Grundeigentümer wird als solcher dem vernünftigen Kreditgeber als Gegenwert für seine Forderung werter erscheinen, wenn er sich über die bevorstehende Krisis hinweghelfen kann, wenn er etwa mit Hilfe eines dritten Kreditgebers in absehbarer Zeit, nämlich in etwa 4 Jahren die wirtschaftliche Lage ganz oder zum großen Teil wieder erwerben kann, welche er vor dem Aufstand gehabt hat. Das kann nach meiner Überzeugung genügend dadurch geschehen, daß das Reich dieser Kreditgeber ist, indem es nun zwar die volle Summe der anerkannten Entschädigung dem Farmer *als Darlehn* bewilligt. Man könnte einwenden, ein Schuldner werde nicht besser dadurch, daß er wieder neue Schulden mache. Der Einwand wäre unrichtig. In einer Kolonie, welche dem Farmer die Möglichkeit bietet, seinen Viehstapel in der Tat in ganz überraschend kurzer Zeit zu vermehren, kann ein Darlehn zur Anschaffung von Muttervieh und zur Anlage, insbesondere von Brunnen und Stauwerken

in der Tat nahezu ebenso wirken, wie eine à fond perdu bewilligte Summe, vorausgesetzt, daß die Art der Rückzahlung mit dem wirtschaftlichen Fortkommen des Darlehnsnehmers vereinbar ist.

Damit komme ich direkt zu meinem Vorschlage. Er geht dahin: Man gebe allen Farmern in Süd-West-Afrika die von der Entschädigungs-Kommission anerkannten Restbeträge, also die noch in Frage kommenden $^4/_5$ resp. $^5/_5$, als ein Darlehn, welches nach 5 Jahren rückzahlbar ist, und zwar nicht dem Kapital nach, sondern in einer ihrem Grundbesitz aufzuerlegenden Rente von 5 % zur Amortisierung und Verzinsung der vom Reich vorzuschießenden 8 bzw. 13 Millionen.

Ich will diesen Vorschlag alsbald in einem Beispiel anschaulich machen. Ein Farmer hat, wie er sich ausdrückt, heute pro Resto noch 10,000 Mark anerkannter Entschädigung zu fordern. Er erhält diese 10,000 Mark ausgezahlt gegen Eintragung einer Annuität von 500 Mark pro Jahr auf sein Grundstück, die nach Ablauf einer Karenzzeit von 5 Jahren zuerst zu zahlen ist. Mit Hilfe dieser 10,000 Mark muß er freilich unter Zahlung höherer Viehpreise dem Stadium seiner früheren Entwickelung einigermaßen gleichkommen können. Sein Garten bringt ihm im ersten Jahre das Notwendigste zum Haushalt. Nach eineinhalb Jahren kann er an den Verkauf von Kleinvieh, nach vier Jahren an den Verkauf von Großvieh aus seiner Zucht denken. Er soll ein weiteres fünftes Jahr als Karenzzeit haben, für den Fall von Fehlschlägen in irgend einem Jahre, damit er nicht alsbald zu bezahlen hat, wenn der von ihm selbst gezogene erste Wurf Großvieh abermals wirft. Aber nach diesem Zeitpunkt muß ein Farmer, der je nach der Gegend 10—20 000 ha befarmt, in der Lage sein, zwei bis drei Stück Rindvieh oder dementsprechend Kleinvieh zur Zahlung seiner Annuität jährlich zu verkaufen. Kann er das nicht, so taugt sein Betrieb nichts, und er ist wert, daß er zugrunde geht.

Ich habe dieses Beispiel mit unbedingt landeskundigen Herren besprochen und uneingeschränkte Zustimmung gefunden. Ist es aber im wesentlichen richtig, so ergibt sich daraus in einfacher Berechnung das weitere. Die Annuitäten wären dem Staate einzutragen hinter der etwa am 13. November dieses Jahres bestehenden Beschwerung. Die Deckung für das Darlehen wäre also dinglich, und wo etwa mangels der Vermessung eine hypothekarische Eintragung noch nicht möglich ist, würde das Eintragen der Annuität zur Bedingung der grundbuchmäßigen Eintragung überhaupt zu machen sein. Ich bemerke hierbei: Soweit ich in Erfahrung bringen konnte, sind bisher im Allgemeinen nur die rückständigen

niedrigen Kaufgelder auf die Farmen als Hypothek eingetragen. Es ergibt sich bei meinem Vorschlage ferner, daß die einzutragende Annuität etwa 50 Jahre zu laufen hat, wenn man nämlich, ohne Zwischenzins, 3% für den Zinsendienst und 2% zur Amortisierung des Darlehns rechnet; dabei kann es selbstverständlich dem Farmer unbenommen bleiben, die Annuität durch Rückzahlung unter Diskontierung zu seinen Gunsten früher abzulösen. Es ist also, um auf das Zuvorgesagte zu kommen, für die von den Händlern und Storebesitzern gegebenen Kredite noch ein anderer Gegenwert vorhanden, der heute, durch die bevorstehende Krisis gebunden, nur freigemacht zu werden braucht. Es ist dies der Farmer selbst mit seinem Grundbesitz! Der Grundbesitz als solcher ist durch die Beseitigung der Hererogefahr unzweifelhaft im Werte gestiegen, und je mehr gar das Land durch Eisenbahnbau erschlossen wird, umsomehr wird der Grundbesitz in Verbindung mit einem tüchtigen Farmer ein Wertfaktor. Jeder Eisenbahnbau birgt schon eine Zuwendung an die Farmer im Machtbereich der Bahn in sich, die um so stärker wirkt, je weniger im Lande von hochwertigem Besitz überhaupt die Rede ist. Die Gewährung der vollen sogenannten Entschädigungsbeträge als Darlehn hat zugleich den Vorteil, daß das Reich nicht indirekt einheimischen Kaufleuten und dortigen Storebesitzern ohne weiteres ihre Forderungen bezahlt, auch nicht einen schwierigen und in der Kolonie herzlich unbeliebten Verwendungsnachweis zu verlangen braucht, sondern es getrost dem Farmer selbst überlassen kann, wie er sein eigenes Geld verwendet. Bei dem inzwischen geforderten und erbrachten Verwendungsnachweis scheint, soweit meine Information reicht, überhaupt nicht viel herausgekommen zu sein. Es sind, wie ich unterrichtet bin, von den bewilligten fünf Millionen bisher vier Millionen zweihunderttausend Mark ausbezahlt; von diesen vier Millionen zweihunderttausend Mark sind nur dreihunderttausend Mark zur Schuldentilgung verwandt. Die Farmer haben schon selbst für sich gesorgt, und glücklicher Weise erscheint hiernach die Reichsfürsorge nach dieser Richtung hin überflüssig zu sein. Bei der Gewährung als Darlehn kann ferner die viel angefochtene Unterscheidung nach Bonafidefarmern, die in der Kolonie nur böses Blut macht, einfach wegfallen. Die vermeintlich reich gewordenen Nicht-Bonafide-Farmer werden ja vielleicht vorziehen, ihre Farm überhaupt nicht mit einer Annuität zu belasten.

Das Darlehn hat vor dem Geschenk endlich wirtschaftlich und moralisch Vorteile voraus, die ich hier nicht zu erörtern brauche. Freilich kann das Darlehn nur dann segensreich wirken, wenn es die aner-

kannten Schäden zeitweilig zu voll deckt; einen Teilbetrag möge man lieber als ein Gnadengeschenk geben. Beides wird der Reichstag verantworten können. Von dem Standpunkt des Reiches als Eigentümer der Kolonien privatrechtlich betrachtet, würde ich die Einstellung der Restschäden à fond perdu als notwendige Handelsunkosten ansehen, die Einstellung des vollen Betrages als Darlehn aber als eine kluge geschäftliche Maßnahme.

In diesem Zusammenhang möchte ich einer weiteren Erwägung Raum geben. Die Kolonie hat meines Wissens an unbegebenem Kronland nach Einziehung des Hererogebietes 200,000 qkm. Ebensoviel wird nächstens an Hottentottenland zu Kronland werden, eingeschlossen das Witboigebiet, ohne die Fläche der Namib. Dieser Landeskomplex bildet zur Zeit den einzigen Gegenwert gegen die auf die Kolonien verwandten Beträge des Reiches. Im übrigen will ich auf die Landfrage in der Kolonie nicht eingehen, obwohl ich sie für eine politische und nicht für eine privatrechtliche halte. Sie wird in der zu ihrer Lösung berufenen Kommission daher auch von politischen und nicht von privatrechtlichen Gesichtspunkten aus behandelt werden müssen. Aber ich möchte hier nicht der Aufgabe der Kommission durch Vorschläge vorgreifen. Nur die Tatsache verdient Beachtung, daß das berechtigte Streben der Kolonie sein muß, das Kronland baldigst zur Farmbesiedelung in zweckmäßigen Größen zu begeben, soweit den Kolonisten Sicherheit gewährleistet werden kann. Die Begebung des Landes wird also nicht unabhängig vom Eisenbahnbau vor sich gehen können. Je mehr aber der Eisenbahnbau und die sonstige Kulturförderung des Landes für absehbare Zeit den Etat für Süd-West-Afrika auf der Debetseite belassen muß, umsomehr erscheint es erwünscht, daß auf der Kreditseite schon mit Rücksicht auf eigenen Zinsdienst des Reiches auch in der Bilanz der Kolonie ein Aktivposten erwächst. Ich erblicke ihn in der Möglichkeit, bei Begebung des Kronlandes den verkauften Ländereien, nach einer genügend großen Karenzzeit, — eine mäßige Rente oder Grundsteuer aufzuerlegen. Wenn ich mir die 400,000 qkm Kronland in Farmen zu 10,000 ha zerlegt denke, und jeder der 4000 Farmen beim Verkauf auch nur eine Rente von jährlich bis zu 500 Mark auferlegt wurde, so würde dem Reiche daraus im Laufe der Jahre eine jährliche Einnahme bis zu 2 Millionen erwachsen können, ohne daß damit der Farmverkauf wesentlich erschwert würde. Der heute erwünschte Verkauf von tausenden von Hektaren Land zu ganz billigen

Preiſen (50 Pfennig pro ha und weniger) könnte ſpäteren Generationen leicht als eine nicht genügend weitſichtige Vergeudung von Staatsvermögen erſcheinen. Dieſe Gefahr wird wenigſtens gemildert durch die prinzipielle Auferlegung von ertragbaren Renten, deren Betrag übrigens mit zunehmender Erfahrung geſteigert oder notfalls verkleinert werden kann. Dem Reichstag aber wird die Bewilligung für Eiſenbahnbau, Landvermeſſung und ſonſtige Kulturzwecke in einer Kolonie erheblich erleichtert, wenn er wenigſtens den Zinsdienſt für die aufgewandten Kapitalien in das Reich der Möglichkeit gebracht ſieht. Ich beſchränke mich hier auf dieſe Anregung; ſie auszugeſtalten, würde die Sache eines Spezialſtudiums ſein, für das mir auf der Heimreiſe, während derer ich dieſe Schrift für die Herren Kollegen verfaſſe, die Materialien fehlen.

Anlagen.

Anlage 1.

An den

Hohen Reichstag

Berlin.

Denkschrift

über den wirtschaftlichen Wert des Südens von Deutsch-Südwest-Afrika und die Notwendigkeit des Baues einer Eisenbahn bis Keetmanshoop.

Im Auftrage der Bevölkerung
verfaßt von
Dr. A. Merensky, Rechtsanwalt.

Vorwort.

In Deutschland ist man immer noch über den wahren Wert des Südens unseres Schutzgebietes im unklaren. Ja, es sind sogar von gewisser Seite, in der heimischen Presse und auch sonstwo Stimmen laut geworden, die da sagen, das beste würde sein, wenn man den Süden der Kolonie an die Engländer abträte; denn er tauge zur Besiedlung gar nicht. Das ist aber grundfalsch, und es wäre vom nationalen, politischen und kolonialwirtschaftlichen Standpunkte das Widersinnigste, wenn der Süden aufgegeben würde. Dann könnten wir nur gleich die ganze Kolonie aufgeben; denn gäbe man erst mit einer Abtretung des Südens unsern englischen Vettern südlich des Oranje sozusagen den kleinen Finger, sie würden sicherlich sehr bald auch die ganze Hand fordern. Sie haben längst mit ihrem praktischen Blick den wahren Wert unseres Landes erkannt und lauern nur auf den Moment, daß der Reichstag und das deutsche Volk, „des langen Haders müde", die den Hottentotten nach endlosen Mühsalen abgejagte Beute ihnen überlassen möge.

Davor bewahre uns Gott!

Unser Land ist die geopferten Millionen Geldes und das viele deutsche Blut, das in ihm geflossen ist, wert. Es muß nur richtig angefaßt werden, und das Verständnis für seinen wahren Wert und das Vertrauen in seine Entwicklungsfähigkeit bei der Bevölkerung und den leitenden Stellen daheim geweckt werden. Und wenn dieses Schriftchen hierzu beitragen sollte, so hat es seinen Zweck erfüllt.

Bei der übergroßen Fülle des Stoffes ist es natürlich nur möglich, hier lediglich kurz und andeutungsweise anzugeben, in welcher Richtung die Entwicklungsmöglichkeit unseres Landes zu suchen ist, und worin sein wirklicher und dauernder Wert besteht. Es bleibt demnach den zuständigen Stellen überlassen, statistisches Material zu beschaffen, und vor allen Dingen zahlenmäßig den Nachweis zu führen, daß die Eisenbahn bis Keetmanshoop sich bezahlt machen muß.

Keetmanshoop, Anfang Oktober 1906.

Der Verfasser.

Der wirtschaftliche Wert des Südens von Deutsch-Südwest-Afrika und die Notwendigkeit eines Eisenbahnbaues bis Keetmanshoop.

Der große Wert Deutsch-Südwestafrikas für das Mutterland besteht daneben, daß es eine Auswanderungskolonie für einen Teil der überschüssigen deutschen Bevölkerung sein kann und werden wird, hauptsächlich darin, daß es ein ausgezeichnetes Viehzuchtland ist. Vornehmlich aber eignet sich der Süden desselben, das sogenannte Groß-Namaqualand, zur Pferde-, Vieh- und Straußenzucht ganz vorzüglich und hält in dieser Hinsicht einen Vergleich mit den besten Teilen des übrigen Südafrika aus.

Das hier gezogene Pferd nimmt es an Ausdauer mit den besten Pferden der Welt auf. Der Schrecken aller Pferdebesitzer Südafrikas, die Pferdesterbe, tritt im Groß-Namalande nur an verschwindend wenig Plätzen auf. Groß- und Kleinvieh gedeihen hier ausgezeichnet, und der Strauß kommt überall wild vor. Mit Leichtigkeit können gleich nach der Brutzeit die jungen Tierchen im Felde aufgefangen und gezähmt werden. Deutschland bezieht seinen Bedarf an Straußenfedern vom Auslande. In absehbarer Zeit könnten wir dieselben von hier aus dem Mutterlande liefern.

Was die Rindviehzucht anbelangt, so könnte allerdings Südwestafrika wohl niemals mit Australien und Amerika in bezug auf Fleischexport konkurrieren. Aber wir haben ein Absatzgebiet für unser Schlachtvieh in Südafrika selbst, in den großen Minenzentren von Kimberley und Johannesburg, wohin die Tiere auf dem Landwege getrieben werden können.

Vor allen Dingen aber werden wir nach Beendigung der jetzigen Unruhen mit einer neuen Entwicklung der Angoraziegen- und Wollschafzucht — die schönen Anfänge in dieser Richtung sind beim Ausbruch des Witboiaufstandes völlig vernichtet worden — rechnen können und alsdann in Mohair und Wolle von Jahr zu Jahr steigende Massenausfuhrartikel produzieren, die auch wieder dem Mutterlande zu gute kommen werden. Das ganze Groß-Namaland eignet sich zur Zucht der Angoraziege und des Merinoschafes in geradezu hervorragender Weise, und hält auch in dieser Hinsicht einen Vergleich mit den besten Strichen der Kapkolonie aus. Nun exportiert letztere jedes Jahr Mohair und Schafwolle im Werte von Millionen und Abermillionen Mark. Daß bei dem Transport dieser enormen Massen von Wolle und Mohair nach den Verschiffungshäfen die kapländischen Eisenbahnen ein schönes Geschäft machen, wird jedermann einleuchten. Aber die Angoraziegen- und Wollschafzucht in der Kapkolonie wird dort seit langer Zeit betrieben, wir müssen damit hier von vorn wieder anfangen. In absehbarer Zeit jedoch, wenn erst nach Eintreten ruhiger und friedlicher Verhältnisse die Farmbetriebe wieder aufgenommen sind, können auch in unserm Lande ganz bedeutende Mengen von Wolle und Mohair produziert werden, die um so größer sein werden, je mehr die Angoraziegen- und Merinoschafzucht im Groß-Namalande emporblühen wird.

Abgesehen davon aber nun, daß Groß-Namaqualand ein Viehzuchtland ersten Ranges genannt werden kann, birgt es aller Wahrscheinlichkeit nach in seinem Boden Schätze von enormem Werte. Neben vielen Vorkommen von

Kupfererzen und sonstiger Metalle, sind hier im Süden in den Bezirken Gibeon und Keetmanshoop heutigen Tages schon eine ganze Reihe Diamantmuttererde enthaltende Stellen bekannt. Wenn nun auch erfahrungsgemäß noch lange nicht eine jede derartige Stelle Diamanten selbst enthält, so ist doch anzunehmen, daß dieses bei einer oder der anderen der Fall sein wird. Was aber auch nur eine einzige gute Diamantgrube für unsere Südbezirke bedeuten würde, das kann jeder leicht ermessen, der die Diamantgruben Transvaals, des früheren Burenfreistaates, und besonders die von Kimberley gesehen hat.

Ein hiesiger Grubenbetrieb würde für die Farmer in weitem Umkreise ein Absatzgebiet für ihre Farmerzeugnisse darstellen. Warum, wird man nun fragen, sind denn diese Stellen nicht genügend erschlossen, und auf das wirkliche Vorkommen von Diamanten untersucht worden? Warum ist nicht mehr geschürft worden, und warum hat man nicht erfahrene Schürfer aus Südafrika kommen und in unserm Lande suchen lassen?

Die Antwort ist: Weil wir bisher keine ordentlichen Verkehrsverhältnisse hatten und noch keine haben, weil die Transportmittel und die allgemeinen Lebensbedingungen hier so enorm teuer sind, daß selbst, wenn man Diamanten in Hülle und Fülle gefunden hätte, die Fundstellen doch nicht hätten wirklich bergmännisch erschlossen und ausgebeutet werden können, bevor nicht eine Bahn gebaut wäre. Aus diesem Grunde hat sich das Großkapital bisher der bergmännischen Durchforschung unseres Landes ferngehalten. Das würde mit einem Schlage anders werden, wenn wir erst eine Eisenbahn von Lüderitzbucht quer durch den Süden haben würden. Alsdann könnten für eventuelle Bergbaubetriebe die schweren Maschinen mit Leichtigkeit vom Hafen landeinwärts geschafft werden. Die Preise für die notwendigsten Lebensmittel, die bei dem jetzigen Ochsenwagenverkehr von der Küste in das Innere hier unerschwinglich hoch sind, würden billiger werden. Vor allen Dingen würde aber sich damit dann auch die Möglichkeit für selbst weniger bemittelte Leute, sich hier als Farmer anzusiedeln, günstiger gestalten. Dicht besiedelt muß aber unser Land sein, wenn es im wirklichen Sinne bergmännisch erschlossen und erforscht werden soll. In einem Lande, das wasserarm ist, wo man tagelang herumreiten kann, ohne eine Menschenseele anzutreffen, kann der einzelne Schürfer und Bergmann nicht existieren. Wenn aber erst Farm an Farm sich reiht und auf jeder eine ergiebige Wasserstelle vorhanden sein wird, dann wird der Schürfer von einer solchen Wasserstelle als seiner Operationsbasis ausgehend, das Land durchstreifen und erforschen, und es würde doch sonderbar sein, wenn alsdann hier nichts gefunden würde, und von allen Ländern Südafrikas unser Groß-Namaland allein keine Edelmetalle und Edelsteine in seinem Boden bergen sollte.

Eine Lebensfrage für unser Land ist und bleibt der Bau der Eisenbahn von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop. Das ist die conditio sine qua non!

Ohne diese Bahn ist eine wirkliche Erschließung des Südens unserer Kolonie in wirtschaftlicher und bergbaulicher Beziehung schlechterdings ausgeschlossen. Alles was man ohne sie in dieser Hinsicht hier wird machen wollen, muß stümperlicher Versuch sein und bleiben, und nichts weiter.

Aber auch ohne einen zu erwürfschenden und erhoffenden Bergbaubetrieb ist die Eisenbahn eine notwendige Lebensbedingung für die gesamte Entwicklung von Groß-Namaqualand. Es liegt in der Natur dieses Landes, daß es nur ein Ackerbauland im wahren Sinne des Wortes werden wird [illegible] wenn auch hier und da an besonders günstigen Stellen durch

Aufstauen des Regenwassers vermittels Dammanlagen und Talsperren in ackerbaulicher Hinsicht vieles wird gemacht werden können und zu machen ist, so werden wir doch für alle Zukunft, was die Ernährung der hiesigen Bevölkerung anbetrifft, zum größten Teil auf das Ausland angewiesen sein. Bisher haben die Einwohner des äußersten Südens unseres Schutzgebietes im Distrikt Warmbad und an der Südostgrenze ihren Bedarf an Lebensmitteln, vornehmlich an Brotmehl, aus der Kapkolonie bezogen. Nach Fertigstellung der Bahn bis Keetmanshoop werden sie billiger und besser deutsches Mehl über Lüderitzbucht beziehen können, und dasselbe wird mit allen anderen Bedarfsartikeln der Fall sein.

Der Hauptnutzen der Eisenbahn für die Bevölkerung unseres Südens wird aber darin bestehen, daß nach ihrer Fertigstellung bis Keetmanshoop mit einem Billigerwerden der Lebensmittel auch für die Farmer die allgemeinen Lebensbedingungen billiger und günstiger werden müssen. Jetzt kostet hier das Pfund Mehl 1,50 Mark.

Doch das ist ein Ausnahmezustand, eine Teuerung, die durch den Krieg geschaffen wurde, wird man einwenden! Aber selbst vor dem Aufstande waren die Preise für Lebensmittel enorm hoch. Wie konnte das auch anders sein; mußten wir doch für den Zentner Fracht von Lüderitzbucht bis Keetmanshoop 30 Mark und mehr bezahlen. Daher auch die Forderung, daß der Neuling, der hier mit Farmwirtschaft anfangen will, mindestens 20 000 Mark Kapital mitbringen müsse. Wer aber soviel sein eigen nennt, der überlegt es sich mehr als zehnmal, ehe er die Heimat verläßt und in dieses Land übersiedelt, von dem er ohnedies in den Zeitungen — die es ja doch wissen müssen -- gelesen hat, daß es gar nichts taugt und nur Sand enthält. Haben wir aber erst die Bahn und damit auch billigere Lebensbedingungen, so wird auch so mancher minder Bemittelte mit Aussicht auf Erfolg einen Farmbetrieb im Groß-Namalande eröffnen können.

Was nun die Frage anbelangt, ob eine Eisenbahn bis Keetmanshoop sich bezahlt machen kann, so darf man getrost behaupten, daß dieses mit Sicherheit der Fall sein wird. Und ihre Rentabilität zu berechnen, dürfte kein allzu schwieriges Rechenexempel sein. Zunächst darf hier wohl einmal rückblickend betont werden, daß sich diese Eisenbahn bereits einige Male bezahlt gemacht hätte, wenn man gleich nach Ausbruch des allgemeinen Hottentottenaufstandes vor nunmehr zwei Jahren ihren Bau in Angriff genommen hätte. Was seitdem an Wagenmaterial, an gefallenen Zugochsen, Maultieren und Kamelen verloren gegangen ist, zählt nach Millionen. Und trotzdem stockte der Verpflegungsnachschub über die eigenen Häfen, so daß wir gezwungen waren, ungeheure Mengen an Proviant usw. aus der Kapkolonie zu beschaffen. Das Geld, welches dafür dorthin gegangen ist, bedeutet einen dauernden Verlust am deutschen Nationalvermögen, und dürfte wohl sicherlich mit all den Kosten für ruiniertes Material an Wagen und für die Tausende gefallener Zugtiere die Summe von hundert Millionen Mark erreichen. Was hätte da alles durch einen rechtzeitigen Bahnbau erspart werden können!

Aber noch ist es nicht zu spät! Der Nachschub alles dessen, was hier unsere im Felde stehenden Truppen nötig haben, verschlingt täglich Unsummen Geldes. Der Bahnbetrieb würde sich viel billiger stellen, als es derjenige mit Ochsen- oder Maultierwagen oder mit Kamelen ist, und je eher die Bahn bis Keetmanshoop vollendet sein wird, um so größer die Ersparnis. Ein Ende des Aufstandes ist noch nicht abzusehen. Die Hottentotten sind ungemein zäh, und unter ihnen sind von jeher die Bondelzwarts die wildesten und unbot-

mäßigsten gewesen, mit denen selbst der alte Hendrik Witboi seinerzeit nicht hat fertig werden können. Also machen wir uns darauf gefaßt, daß wir noch lange hier im Süden Krieg führen müssen.

Herren müssen wir auf alle Fälle schließlich im Lande werden, unsere Herrschaft bis zur Oranjemündung feststellen und die allgemeine Entwaffnung der Eingeborenen durchführen, damit alsdann wieder der Farmer, auf dessen Tätigkeit doch nun einmal die Entwicklung unseres Landes beruht, ungestört seinen Farmbetrieb aufnehmen kann. Dazu werden wir aber auf Jahre hinaus, selbst wenn die Operationen in großem Maßstabe und gegen größere Haufen von Aufständischen nicht mehr die Hauptsache sein werden, eine starke Truppenmacht von einigen tausend Mann im Groß-Namalande belassen müssen, um jeden neuen Aufstandversuch im Keime ersticken, die kleinen, über den ganzen Süden verstreuten Banden allmählich aufreiben, und den zu zweien und dreien herumstreifenden Viehdieben und Gelegenheitsmördern ihr Handwerk gründlich legen zu können. All der Nachschub an Proviant, Ausrüstungsstücken und sonstigem Material für diese hier im Süden zu belassenden Truppen würde auf der Eisenbahn bis Keetmanshoop herangeschafft werden. Daß aber der Transport dieser Gütermengen auf einer Eisenbahn billiger ist als mit Ochsenwagen, weiß hier jedermann, und dieses ist auch leicht auszurechnen. Nun wird aber neben der Truppe auch die hiesige Bevölkerung außer Fleisch alles zum Leben und Nahrung Notwendige von der Heimat beziehen müssen und über Lüderitzbucht durch die Bahn erhalten.

Beim Transport dieser großen Massen von Nahrungsmitteln und sonstiger Güter für die Zivilbevölkerung wird die Bahn ein ganz ausgezeichnetes Geschäft machen, das dürfte doch wohl ohne weiteres einleuchten, zumal wenn, was zu erwarten ist, die hiesige weiße Bevölkerung nach Beendigung der Unruhen zunimmt. Daß wir aber mit einem starken Bevölkerungszuwachs nach Wiederherstellung wirklich friedlicher Zustände hier rechnen können, darauf deuten manche sichere Anzeichen. Die Nachfrage nach Farmen ist bereits jetzt ganz erheblich, und von so manchen Offizieren und Soldaten, die ihr anfangs abfälliges Urteil über unser Land geändert haben, hört man immer wieder die Absicht äußern, sich später hier ansiedeln zu wollen.

Vor dem Aufstande betrug die weiße Bevölkerung im Groß-Namalande noch nicht einmal ganz 2000 Köpfe. Wir können und müssen aber mit Bestimmtheit annehmen, daß nach Wiedereintreten friedlicher Zustände eine starke Einwanderung in unser Land stattfinden wird.

Die alten Ansiedler werden Angehörige und Freunde aus Deutschland herüberziehen, und auch von den im Britischen Südafrika wohnenden Deutschen ist ein starker Zuzug zu erwarten.

Man ist eben jetzt erst dort drüben südlich vom Oranje auf unser Land aufmerksam geworden, und alle Neuankömmlinge von dorther sind überrascht über die Güte unserer Weidegründe.. So etwas Vortreffliches vorzufinden, hatten sie sich nicht träumen lassen. Bisher hatten sie nur immer sagen hören, Groß-Namaland sei die reinste Wüste; jetzt sehen sie aus eigener Anschauung, daß es ein gutes Weide- und Viehzuchtland ist. So wollen sie denn auch meistens, besonders aber unter ihnen die als Frachtfahrer herübergekommenen Buren, hier möglichst bald Land erwerben, und die Behörden werden mit derartigen Gesuchen überlaufen. Es ist keine Übertreibung, wenn wir annehmen, daß in kürzester Zeit nach Beendigung des Aufstandes die Bevölkerung des Südens auf mindestens 5000 Weiße anwachsen wird,

und diese Zahl wird sich innerhalb der nächsten Jahre sicher verdoppeln. All diese Leute sowie ihr Eingeborenenpersonal werden aber sämtliche Lebensmittel, Materialien usw. von Deutschland beziehen, und zwar über Lüderitzbucht und auf unserer Bahn. Daß die letztere sich alsdann bezahlt machen muß, ist wohl ohne weiteres klar. Denn auf jeden Weißen kommen, alles in allem gerechnet, pro Tag sicherlich, abgesehen von Baumaterial, Maschinen usw., fünf Pfund Einfuhrgut. Das macht täglich für den ganzen Süden fünfmal 5000 = 25 000 Pfund oder rund 90 000 Zentner im Jahre. Rechnet man ein Eisenbahnfrachtgeld für die Strecke Lüderitzbucht nach Keetmanshoop von sechs Mark pro Zentner, so würde das für unsere Bahn die nette Jahreseinnahme von 540 000 Mark bedeuten. Was die Eingeborenenbevölkerung anbelangt, so kann man für sie diese Zahlen zur Hälfte annehmen.

Nun würde aber eine Bahn bis Keetmanshoop nicht allein Groß-Namaqualand, sondern auch die ganzen westlichen Distrikte von Britisch-Betschuanaland versorgen können, und diese Gegenden dem europäischen und damit auch dem deutschen Ausfuhrmarkte näher rücken. Deutsche Kaufmannsgüter, über Lüderitzbucht mit der Bahn nach Keetmanshoop und von hier auf Ochsenwagen nach unserer Ostgrenze geschafft, würden mit einem Schlage, da sie alsdann billiger dorthin geliefert werden können als die Waren über Kapstadt, die englischen Güter aus dem Handel verdrängen. Bisher kaufte jedermann an unserer Ost- und Südgrenze, was er brauchte, aus der englischen Kapkolonie.

Ja, wird man wohl einwenden, wenn nun später die Farmer vielleicht den größten Teil der notwendigen Lebensmittel selbst produzieren sollten, was soll die Bahn dann für Fracht transportieren? Diesem Zeitpunkte können wir getrost entgegensehen. Denn nach einigen Jahren friedlicher Farmertätigkeit werden hier im Groß-Namalande neben Straußenfedern, Fellen, Häuten und Hörnern als Haupt- und Massenexportartikel Schafwolle und Mohair in derartigen Mengen produziert werden, daß die Eisenbahn allein schon durch die Verfrachtung dieser Güter nach dem Verschiffungshafen Lüderitzbucht gute und genügende Einnahmen haben wird, um die Betriebskosten und die Zinsen ihres Anlagekapitals voll dadurch decken zu können.

Die Vorbedingungen zur Schaffung dieser Ausfuhrgüter sind vorhanden, wie wir oben gesehen haben; unser Land eignet sich ganz hervorragend für die Zucht von Merinoschafen und Angoraziegen. Nur gebe man dem alten, erfahrenen, durch den Hottentottenaufstand ruinierten Farmerstand die Möglichkeit, die Farmbetriebe wieder aufzunehmen. Man gebe diesen Leuten die Mittel zum Wiederaufbau ihrer verwüsteten Farmen und zur Neuanschaffung von Zuchtvieh, und der Erfolg wird lehren, daß diese Gabe sich hundertfach rentieren wird.

Wir, die wir das Land kennen und schätzen gelernt haben, sind zuversichtlich und gewiß, daß es eine große Zukunft hat und in nicht allzuferner Zeit einen gewinn- und nutzbringenden Teil unseres großen deutschen Vaterlandes bilden wird.

Man glaube uns nur und vertraue in die Richtigkeit unserer Beurteilung dieses Landes, und man unterstütze uns durch Bewilligung der Eisenbahn und der Mittel zum Wiederaufbau dessen, was durch den Aufstand zerstört worden ist.

Dazu verhelfen Sie uns, hohe Mitglieder unseres deutschen Reichstages!

Über die Möglichkeit des Weiterbaues einer Eisenbahn von Keetmanshoop über Hasuur-Rietfontein nach Mafeking und die Aussichten einer derartigen Bahn.

Im allgemeinen ist die Kalahari als Wüste verschrieen, und als solche ist sie auf den Landkarten gekennzeichnet. Daher wird wohl die Idee, eine Eisenbahn quer durch dieselbe von Hasuur an der deutschen Ostgrenze nach Mafeking zu bauen, den meisten Leuten von vornherein als etwas sehr Abenteuerliches erscheinen. Daß aber ein derartiger Eisenbahnbau wohl möglich ist, wollen wir hier einmal des näheren, wenn auch nur ganz kurz, untersuchen.

Zunächst käme, von Keetmanshoop ausgehend, die Strecke nach Osten zu auf deutschem Gebiet bis Hasuur in Betracht. Nennenswerte Schwierigkeiten würde die Natur des Geländes auf diesem Abschnitt einem Bahnbau nicht bieten. Das Terrain ist vorherrschend flach und eben, große Gebirgszüge, die eine Umgehung notwendig machen könnten, sind nicht vorhanden. Gutes Wasser ist auf dieser Strecke sehr reichlich bereits erschlossen. Das ganze Land nördlich und südlich dieser Linie Keetmanshoop—Hasuur ist erstklassiges Farm- und Viehzuchtland, dessen rasche und dichte Besiedlung eine Bahn nur fördern könnte. Diese Gegenden sind mir aus eigenster Anschauung sehr gut bekannt.

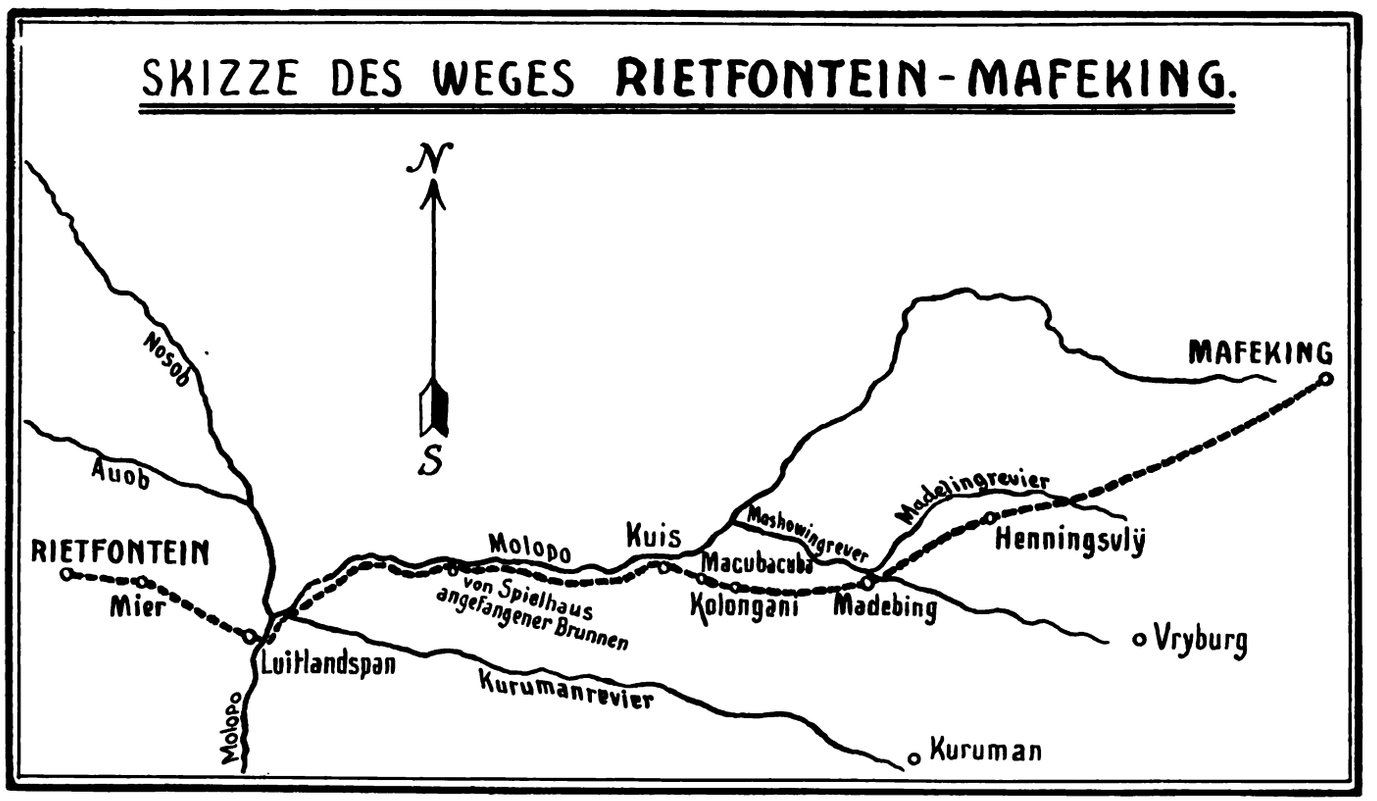
Dagegen kenne ich nicht persönlich den Weg von Hasuur bis Mafeking, habe aber über ihn, sowie den Teil der Kalahari, durch welchen er führt, bei Buren und Deutschen, Händlern, Frachtfahrern und Jägern die eingehendsten Erkundigungen eingezogen, als deren Resultat ich hier folgendes anführen möchte. Von Hasuur aus würde eine Eisenbahn nach Mafeking zunächst wohl über das englische Rietfontein, sodann über Luitlandspan führen müssen, einige Kilometer unterhalb des Zusammenflusses von Molopo und Kuruman-river, und weiter dem Laufe des Molopo bis Kuis folgend, von da über Madebing und Henningsvly zuletzt Mafeking selbst erreichen.

Über die einzelnen Abschnitte dieses Weges von Rietfontein nach Mafeking siehe nebenstehende Tabelle.

Halbwegs zwischen Luitlandspan und Kuis ist kürzlich durch die Kapstädter Firma Spielhaus auf etwa 50 Fuß Tiefe gutes Wasser erbohrt worden. Ein Brunnen ist dort bereits bis ca. 35 Fuß Tiefe abgeteuft. Die Arbeiten sind dann leider aufgegeben worden, da die Firma ihre bisherigen Viehlieferungen nach Deutsch-Südwest von Mafeking her eingestellt hat.

Zwischen Kuis und Madebing sind noch zwei gute Wasserstellen, Macubacuba und Kolongani, vorhanden.

Nach der übereinstimmenden Ansicht aller, die ich sprach, eignet sich das ganze Land, durch welches eine Bahn von Hasuur über Rietfontein auf dem oben beschriebenen Wege nach Mafeking führen würde, zur Besiedlung, zur Farmwirtschaft und Viehzucht ganz ausgezeichnet. Es ist ein hervorragendes Weideland und keine reine Wüste, darauf deutet allein schon der ungeheure Wildreichtum der Kalahari; denn das Wild geht dahin, wo es die beste Weide findet. Es würde also unsere projektierte Eisenbahn ein Land mit aus-


SKIZZE DES WEGES RIETFONTEIN-MAFEKING.
N
S
Nosob
Auob
RIETFONTEIN
Mier
Molopo
Luitlandspan
Molopo
von Spielhaus angefangener Brunnen
Kuis
Macubacuba
Kolongani
Moshowingrevier
Madebingrevier
Madebing
Kurumanrevier
Kuruman
MAFEKING
Henningsvlÿ
Vryburg

I. Wegestrecke	II. Ungefähre Entfernung	III. Vorherrschende Bodenbeschaffenheit	IV. Bemerkung über Wasservorkommen
1) Rietfontein — über Mier nach Luitlandspan	90 km	Pfannen- und Dünengegend, teilweise Wanderdünen	Auf Mier viel Wasser. Auf Luitlandspan ca. 50 Fuß tiefer Brunnen, sehr starkes Wasser, nicht auszuschöpfen.
2) Luitlandspan—Kuis (im Moloporevier)	180 km	Auf dem Nordufer des Molopo sandig. Auf dem Süduser des Molopo feste Kalkformation	Auf Kuis etwa 15 Fuß tiefes Wasser in einem Brunnen, stark zufließend, unausschöpflich.
3) Kuis—Madebing (am Zusammenfluß des Madebing und Mashovingreviers)	70—80 km	Viel Sand mit kleinen bewachsenen Dünen	Auf Madebing offenes starkes Wasser.
4) Madebing—Henningsvly	50 km	?	Auf Henningsvly gutes u. viel Wasser
5) Henningsvly—Mafeking	?	?	Diese letzte Strecke führt durch schon ziemlich besiedeltes Land mit guten Wegen, wo man alle 2 bis 6 Reitstunden bewohnte Farmen berührt, auf welchen überall reichliches Wasser erschlossen ist.

gezeichnetem, dem weißen Manne zusagenden Klima, denn ein solches hat die Kalahari, der europäischen Besiedlung erschließen.

Daß eine derartige Bahn aber den Weg von Europa über Lüderitzbucht nach Johannesburg und Kimberley gegen den bisherigen zu diesen Minenstädten über Kapstadt führenden, um mindestens zwei Tagereisen verkürzen würde, lehrt auch nur ein oberflächlicher Blick auf die Karte Südafrikas. Die Vorteile, die hieraus nicht nur der Gold- und Diamantenstadt, sondern auch vor allen Dingen Deutsch-Südwestafrika und dem ganzen Europa erwachsen würden, sind so einleuchtend, daß dieselben hier einzeln aufzuführen wohl nicht notwendig sein dürfte, was auch zu weit führen würde.

Keetmanshoop, den 6. Oktober 1906.

Dr. A. Merensky.

Anlage 2.

Geologische Feststellungen im Süden.

Keetmanshoop, am 5. Oktober 1906.

Im Süden des Schutzgebiets, ungefähr 100 Kilometer von Keetmanshoop entfernt, in der Mitte zwischen Keetmanshoop und Gibeon, liegt der große Brukeros, ein mächtiger Berg, der sich ziemlich steil aus der Fläche emporhebt. Dieser Berg ist ein großer erloschener Krater mit einer mächtigen, tiefen Höhlung, die ringsum eingefaßt ist von einem hohen, scharfen Rand; der Ausfluß des Kraters ist erfolgt nach Süden zu. Der Brukeros ist nicht ein spitzer Berg, sondern ein gewaltiger Gebirgsstock, dessen Inhalt damals, als die Eruption erfolgte, in die Luft geflogen ist. Er erstreckt sich von Nord nach Süd mehr als fünf Reitstunden und von Ost nach West beinahe ebenso viel. Die äußeren Ränder, insbesondere nach Süden zu, sind über und über bedeckt mit gelber, wie Lehm aussehender Lava, in der mitunter eine Menge anderer, größerer und kleinerer Steine festsitzt. Säubert man ein Stück von dieser gelben Lava, von der man einzelne Stücke mehrere Kilometer weit entfernt findet, von Staub, oder schlägt man es durch, so findet man nicht selten eine Unmenge kleiner, stecknadelkopfgroßer Löcher darin, die mit roten, kristallinischen Steinen, wohl Rubinen oder Granaten, besetzt sind. Bis auf 70 Kilometer Entfernung vom Brukeros findet man schwarze, zerrissene Lava- oder Schlackestücken und sogenannte Lavabomben; rings um den Brukeros sind scharf abgegrenzte, fast wie mit dem Lineal gezogene Steinfelder und Sand- oder Aschefelder; der Sand oder die Asche hat meist eine dunkle, schwärzliche oder rötliche Farbe. Die Eruption muß nach dem Umfang der Kraterhöhlung, nach der Größe der Sand- und Steinfelder und bei der Entfernung, auf die die Lava und Schlackestücke geschleudert sind, von ungeheurer Gewalt gewesen sein. Stücke von der gelben Lava und schwarze Schlackestücke, die ich persönlich ungefähr 80 Kilometer vom Brukeros entfernt gefunden habe, befinden sich in meinem Besitz; auch die anderen angeführten Tatsachen beruhen auf meiner eigenen Wahrnehmung. Jedermann, der zu dem Brukeros hinkommt, kann den Krater, die gelbe Lava, die Sand- und Steinfelder und die Lavabomben sehen.

Damals, als der Ausbruch des Brukeros erfolgte, kann das Land nicht vom Meere bedeckt gewesen sein; die Sand- oder Aschefelder einerseits und die Steinfelder sind zu scharf voneinander abgegrenzt; wenn das Land damals noch vom Wasser bedeckt gewesen wäre und Wellen von geringer Stärke noch möglich gewesen wären, würden wohl einzelne Steine in den Aschefeldern liegen, und die Grenzen zwischen Stein- und Aschefeldern würden auch nicht so gerade und scharf abgeschnitten laufen, wie es tatsächlich der Fall ist. Eine besondere Art Lavabomben findet man mitunter, wenn schon seltener, in einer Entfernung von ungefähr 70 Kilometern südöstlich vom Brukeros. Es sind das Steine von 50 bis 70 Pfund Gewicht in Form eines etwas breitgedrückten Klumpens von verschiedener Größe. Ich habe soeben einen in meiner Wohnung befindlichen, von mir mitgebrachten derartigen Klumpen gemessen; er hat rundliche Form, ist gegen 34 Zentimeter lang, gegen 30 Zentimeter breit und gegen 22 Zentimeter tief in der Mitte; er wiegt ungefähr 70 Pfund. Ich habe diesen Klumpen nebst anderen selbst gefunden; sie liegen nicht unter der Erde, sondern direkt an der Oberfläche, sind aber fast ganz

unter dem Sand usw. versteckt, so daß man, wenn sie daliegen, nicht merkt, daß es runde Klumpen sind. Schlägt man diese Klumpen auf, so findet man in der Mitte eine Kugel von mehr schlackenartigem Stein, die rings umgeben ist von einer Umhüllung von mittelmäßig festem Gestein, das angeblich so aussieht wie Natureement. Diese Umhüllung ist, wie ich eben bei einem zweiten von mir mitgebrachtem derartigem Klumpen messe, an den horizontalen Seiten des Klumpens gegen 10 Zentimeter, an der vertikalen Seite gegen 4 Zentimeter dick. Nach meiner Ansicht ist die innere Kugel eine Masse, welche bei dem Ausbruch des Bruckeros in flüssigem, wohl glühendem Zustande aus dem Krater herausgeschleudert und erst in jener Entfernung von gegen 70 Kilometern niedergefallen ist. Das Erdreich, in das die Kugel gefallen ist, ist nach meiner Ansicht damals nicht trocken, sondern naß, wahrscheinlich schlammig gewesen, und nun hat sich um die Kugel jene Umhüllung gebildet. Die kolossale Entfernung, die die Kugel nach dieser Ansicht zurückgelegt hat, hat mich erst zweifeln lassen an der Richtigkeit dieser meiner Ansicht, aber ein anderer Krater ist in der ganzen weiten Umgebung nicht vorhanden, und ich kann mir die Entstehung des Klumpens zurzeit nicht anders erklären. Bei der ungeheuren Kraft, die die Eruption nach der kolossalen Größe der Krateröffnung usw. gehabt haben muß, halte ich diese Ansicht auch gegenwärtig noch aufrecht, zumal da ich selbst unweit jener Klumpen auch noch solche Stücke, die man gewöhnlich Lavabomben nennt, und die mehr schlackenartig sind, gefunden habe.

Schon viele Leute haben behauptet, daß das ganze Land hier im Süden des Schutzgebietes früher vom Meer bedeckt gewesen ist; es ist sicher auch von den Fachleuten eine Reihe von Tatsachen angeführt, die diesen Schluß rechtfertigen. Ich selbst bin der gleichen Ansicht. Für die Richtigkeit dieser Ansicht sprechen nach meiner Auffassung der viele Sand, das Vorhandensein der Dünen in der Kalahari, bei Ises, bei Versaba usw., der Salzgehalt des Bodens, das eigenartige Aussehen der Berge und Klippen, das wohl kaum lediglich durch Sandstürme usw. herbeigeführt sein kann.

Schon vielfach habe ich Leute hier die Ansicht aussprechen hören, daß das Kalaharimeer bei Goamus, fünf Reitstunden östlich Gibeon, ausgeflossen sein soll; ich selbst habe den Ort besehen, und die vielen ausgewaschenen Felsen, die mitunter ganz eigenartige Formen aufweisen, haben auch auf mich den Eindruck gemacht, daß dort einmal große Wassermassen herabgeflossen sein müssen. Ich selbst habe weiter vor kurzem, als ich während meiner Dienstreise Mittagsrast hielt und etwas im Gelände umherging, einen Stein gefunden, der nach meiner Ansicht und nach Ansicht anderer den scharfen Abdruck einer Muschel enthält, wie sie an der See gefunden werden; die Stelle ist ungefähr 400 Kilometer von der gegenwärtigen Küste entfernt. Beim Anblick des versteinerten Abdruckes wird jeder Laie ihn für einen Muschelabdruck halten; nach dem Abdruck war die Muschel 10 Zentimeter lang, fast ebenso viel breit und 4 Zentimeter tief. Wenn man nun auf Grund dessen, was die Fachgelehrten sagen, und auf Grund der eben angeführten Tatsachen der Meinung ist, daß das Land früher von der See bedeckt war, so halte ich es für nicht unwahrscheinlich, daß der Ausbruch des Bruckeros mit einer Erhebung des Landes und einem Zurückgehen des Meeres zeitlich ungefähr zusammengefallen ist; dann würde es sich auch erklären, daß damals, als jene eigenartigen Lavabomben niederfielen, Schlamm vorhanden war. Ich persönlich bin, solange nicht der Gegenbeweis erbracht wird, nach alledem der Überzeugung, daß früher der Süden des Schutzgebiets vom Meer bedeckt war, und

daß der Ausbruch des großen Bruckeros bei oder nach dem Zurückgehen des Meeres erfolgt ist. Noch früher, bevor das Meer das Land bedeckte, hat nach meiner Ansicht hier im Süden des Schutzgebiets eine außerordentlich reiche Vegetation, und zwar eine beinahe tropische Vegetation, geherrscht. Ich selbst habe an verschiedenen Stellen versteinertes Holz gefunden; auch noch an vielen anderen Stellen soll versteinertes Holz vorkommen. An den Stücken versteinerten Holzes, die ich im Besitz habe, kann ich drei oder vier Arten unterscheiden; einige Stücke weisen keine Jahresringe auf, sondern lassen erkennen, daß der betreffende Stamm mehr Mark als Holz gehabt hat; vielleicht war das Holz Bambus, Schachtelhalm oder dergleichen. Diese Ansicht, daß hier eine reiche Vegetation geherrscht hat, wird auch dadurch bestätigt, daß ein Stein, den ich gefunden habe, viele Farrenabdrücke aufweist; endlich wird diese Ansicht auch noch dadurch bestätigt, daß im Bezirk Gibeon ein ungefähr ein Meter langes und 25 Zentimeter dickes Stück eines versteinerten Schwanzes irgendeines einem Ichthyosaurus ähnlichen Tieres gefunden worden ist.

Nach alledem dürfte eine große Wahrscheinlichkeit bestehen, daß hier im Süden des Schutzgebiets Kohle vorhanden ist, welche nicht tief unter der Erdoberfläche liegen wird. Ich habe die feste Überzeugung, daß, sobald Bohrmaschinen angesetzt werden können, an einer Reihe von Plätzen Kohle gefunden wird. Ich bin weiter der Ansicht, daß Erdöl oder Petroleum an einigen Stellen, die ich selbst gesehen habe, gefunden wird. Der Süden des Schutzgebiets, und nicht bloß der Bezirk Gibeon, ist reich an Blaugrundstellen; weiter im Süden kommen Kupfer und Glimmer vor, ebenso wie Eisen in Menge.

Vor Beginn des Aufstandes ist hier auch schon davon gesprochen worden, daß im Namalande Gold vorkommt, und ich halte dies nicht für unwahrscheinlich, da der Süden des Schutzgebiets dieselbe geologische Formation, die sogenannte Kapformation, aufweist wie Kimberley.

Meine Ansichten sind natürlich nur die eines Laien, Fachmänner werden ein besseres Urteil abgeben können; deshalb habe ich die Gründe für meine Ansicht wenigstens teilweise angeführt.

Dr. Forkel,
Kaiserlicher Bezirksrichter.

Anlage 3.

Schulangelegenheiten.

Windhuk, den 15. Oktober 1906.

Herr Reichstagsabgeordneter Dr. Semler hat um folgende Notizen über Schulangelegenheiten gebeten:

Infolge des Eingeborenen-Aufstandes ist eine Anzahl weißer Familien, die vollständig ausgeraubt und deshalb nicht in der Lage sind, ihre Kinder regelmäßig zur Regierungsschule zu senden, vorhanden. Seitens des Kaiserl. Gouvernements ist bereits eine Beihilfe, die pro Kind und Jahr 300 ℳ beträgt, gewährt. Mit Rücksicht auf die allgemeine und bedeutende Teuerung ist mit dem Etatsentwurf für 1907 beantragt worden, diese Beihilfe auf 400 ℳ zu erhöhen.* In Windhuk werden im Bedarfsfalle weitere Unterstützungen durch den Schulverein gewährt. In Swakopmund ist ein Schulverein im Entstehen begriffen; weitere derartige Einrichtungen sind zurzeit nicht vorhanden. Der Pensionspreis für die auswärtigen Schulkinder beträgt jährlich 600—700 ℳ; dieser Preis ist mit Rücksicht auf die hiesigen Teuerungsverhältnisse als gering zu bezeichnen. Obgleich nun die Regierung zu diesen Unkosten einen wesentlichen Beitrag gibt, so ist es doch zurzeit verschiedenen Familien schwer, wenn nicht unmöglich, den Restbetrag aufzubringen, und infolgedessen kommen die Kinder nicht zur Schule. Dieses ist für die Ausbreitung und Festigung des Deutschtums im höchsten Grade bedauerlich. Dem Gouvernement stehen zu einer weiteren Unterstützung zurzeit keine Mittel zur Verfügung (abgesehen von dem verhältnismäßig gering dotierten Wohltätigkeitsfonds). Es bliebe nur übrig, einen besonderen Betrag im Etat einzustellen oder den Verwendungszweck bei I Kap. 1 Titel 8 Pos. 2 „Zur Unterstützung deutscher Schulen" dahin zu erweitern, daß der Gouverneur die Berechtigung hat, in Ausnahmefällen und bei nachgewiesener Bedürftigkeit eine erhöhte Beihilfe zu gewähren. Es müßte dem Gouvernement überlassen bleiben, den Höchstbetrag in jedem einzelnen Falle festzusetzen.

Junker. 15./10. 06.

---

* Im Etat für 1907 sind 80 000 ℳ als Pensionatsbeihilfe angefordert, u. a. mit folgender Begründung: „Bisher wurde für diese Schüler eine Pensionsbeihilfe von jährlich 300 ℳ gezahlt. Im Hinblick auf die Teuerungsverhältnisse soll diese für etwa 50 Schüler wenig bemittelter Eltern vorübergehend auf 400 ℳ bemessen werden."

Anlage 4.

Die Entschädigung der Ansiedler.

Windhuk, den 15. Oktober 1906.

Sehr geehrter Herr Doktor!

In Anknüpfung an unsere gestrige Unterredung werden Ihnen vielleicht die folgenden Notizen dienlich sein können.

1. Das hiesige Kreditsystem

Die große Mehrzahl der Farmgründungen, deren Beginn etwa seit 1895/96 datiert, und die etwa seit 1900/01 zahlreicher wurden, erfolgte mit sehr geringen baren Betriebsmitteln. Das wichtigste Stück für den Betriebsbeginn ist ein Stock Rinder. Von den weißen Farmern pflegte kaum jemand weibliche Zuchtrinder zu verkaufen, außer in Fällen wirtschaftlicher Notlage, denn es waren erst ganz wenige Farmen schon so weit entwickelt, daß die Besitzer selbst genug Muttervieh hatten und einen Überschuß an Nachwuchs zum Verkauf stellen konnten. Soweit das Kleinvieh nicht aushalf, konnte der weiße Ansiedler nur seine männliche Rindernachzucht verkaufen, in erster Linie als Schlacht- und Zugochsen. Wer Kühe oder Färsen kaufen wollte, mußte also zu den Hereros ins Handelsfeld ziehen. Dazu rüsteten ihn die größeren Stores regelmäßig mit Waren, öfters auch noch mit Wagen und Zugtieren aus. All das wurde auf Kredit entnommen und mit dem Ertrage der Handelszüge, auf denen Vieh gegen Ware eingetauscht wurde — vielfach auch erst mit dem Ertrage der auf dieses hin gegründeten Farmwirtschaft — abbezahlt. Jedermann strebte, seine Schuld bei dem ihn supportierenden Store nach Möglichkeit lange gegen Verzinsung stehen zu lassen, weil der Gewinn durch den Wertzuwachs des sich vermehrenden Viehs weit größer war als die Belastung durch die Zinsen für das dargeliehene Kapital. Auf diese Weise hatte sich ein sehr umfassendes und über das ganze Land hin verzweigtes Kreditsystem ausgebildet. Nicht nur alle Händler, sondern auch die große Mehrzahl der Farmer, namentlich diejenigen, die noch nicht lange wirtschafteten, waren erheblich verschuldet, ohne daß nach Lage der Dinge das Verhältnis ungesund genannt werden konnte. Die Unterlage des Systems, der Viehstand, war in kräftiger Entwicklung begriffen. 1895 war sein Wert bei den Weißen fast gleich Null, Anfang 1904 wertete er, einschließlich Pferde und Kleinvieh, mindestens zwölf Millionen Mark.

Dasselbe Kreditsystem dehnte sich von seiten der Stores nach rückwärts auf den heimischen Lieferanten aus. Jeder Kaufmann strebte nach Vieh- und Farmbesitz und Farmwirtschaft, weil die Möglichkeit des Absatzes von Waren im Lande eng begrenzt war, die Viehzucht aber erheblich größeren Gewinn als die Deckung der Zinsenlast brachte und dazu weite wirtschaftliche Perspektiven bot. Aus diesem Grunde waren die meisten Kaufleute im Lande auch Großfarmer und sehr erfolgreiche Viehzüchter; ihre Kreditverpflichtungen aber gegenüber den heimischen Lieferanten waren aus den entwickelten Gründen außerordentlich hoch.

Nun kam der Aufstand und vernichtete die Grundlage und Voraussetzung des ganzen Systems: den Viehbesitz der Weißen wie der Eingeborenen. Bisher hat die Hoffnung auf weitere Hilfeleistung die allgemeine Zahlungskatastrophe im Lande hintangehalten; nur etwas über 300 000 ℳ von den

gewährten 5 Millionen sind zu den dringendsten Abzahlungen verwandt worden. Werden jetzt noch weitere ausreichende Mittel bewilligt, so kann durch Anläufe aus Kapland, Argentinien usw. der zerstörte Bestand wieder ergänzt werden, und die Entwicklung ist nur um eine Reihe von Jahren verzögert; gibt es keine Mittel mehr, dann ist die allgemeine Zahlungskrisis durch den sich fortpflanzenden Druck der unmittelbar gefährdeten Gläubiger, dessen letzter Anprall auf die Farmer fällt, unabwendbar.

2. Die Vergütung der Nachzucht.

Da, wie gesagt, die meisten Farmwirtschaften noch in den ersten Stadien der Entwicklung steckten und nur die notdürftigsten Anfangsmittel zur Gründung des Betriebs besaßen, so wäre bei der Steigerung der Viehpreise um 50 bis 100 Prozent und bei der voraussichtlichen Notwendigkeit, wenigstens teilweise Abzahlungen auf die Schulden zu machen, in den meisten Fällen selbst eine Hilfeleistung zum vollen Nominalwert der von der Kommission festgestellten Schadenbeträge nicht ausreichend gewesen, um dem Farmer eine rasche und rationelle Wiederaufnahme des Betriebs zu ermöglichen. Diese Erwägungen hat die Ansiedlerdeputation im Sommer 1904 dem Herrn Reichskanzler und dem Herrn Kolonialdirektor gleichfalls vorgetragen. Sie werden auch von der Kommission voll geteilt und dürften den Anlaß zu den der Kommission gewordenen Instruktionen über die Mitberücksichtigung der Nachzucht geboten haben.

Dr. A. Meyer,
Vorsitzender der Hilfeleistungs-Kommission.

Dr. Rohrbach,
Ansiedlungskommissar.

Anlage 5

Ausbau der Eisenbahn-Verbindung Swakopmund-Windhuk.

Swakopmund, den 21. Oktober 1906.

Von Swakopmund gehen zurzeit zwei Bahnen mit 60 Zentimeter Spurweite aus, Staatsbahn Swakopmund—Windhuk und Otavi-Bahn. Karibib erreicht die Staatsbahn mit einer Länge von 198 Kilometern, die Otavi-Bahn mittels einer bei Onguati (Km. 178) abzweigenden Verbindungsbahn (von 14 Kilometer Länge) mit einer Gesamtlänge von 192 Kilometern. Von Karibib aus nach Windhuk besteht nur die Anfang 1902 vollendete Staatsbahn, die auch für eine Verbindung nach dem Süden über Windhuk hinaus allein in Frage käme. Beide Strecken werden gegenwärtig zum Transport von Gütern nach Karibib und darüber hinaus nach Windhuk von Regierung und Privaten benutzt.

Während die Staatsbahn ihrer Entstehung nach (vergl. Gerding, Eisenbahn Swakopmund—Windhuk) nur den allerbescheidensten Ansprüchen an eine Eisenbahn mit Lokomotivbetrieb zu genügen imstande ist, ist die Otavi-Bahn dank ihrer Trassierung und Ausstattung so leistungsfähig, wie eine Bahn von 60 Zentimeter Spurweite nur irgend sein kann. Die bedeutenden Unterschiede beider Bahnen gleicher Spurweite mögen die nachstehenden Angaben erläutern:

Bezeichnung	Staatsbahn	Otavi-Bahn
Größte Steigung	22‰	15‰
Kleinster Radius	60 m	100 m
Gewicht a) 1 lfd. m Schiene	9 kg	15 kg
b) 1 lfd. m Oberbau	??	50 kg
Lokomotiven-Dienstgewicht	??	21 bezw. 24 t [1])
Indizierte Pferdekräfte	40	120 bezw. 150
Tender Gesamtraum		
a) Wasser	3 cbm	10 cbm
b) Kohlen	3,5 ton	3,5 ton
Wagen-Ladegewicht	5 ton	10 ton
Größte Zugeinheit	45 ton Nutzlast [2])	90 ton Nutzlast

[1]) Es sind zwei verschiedene Typen in Gebrauch, von denen speziell die schweren Maschinen für die Strecke Swakopmund-Karibib bestimmt sind.
[2]) Auf der Strecke Swakopmund-Karibib im Khanrevier nur mit Nachschubmaschinen zu leisten.

Für die Leistungsfähigkeit der Bahn und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes ist von ausschlaggebender Bedeutung die Zugeinheit (in einem Zuge beförderte Nutzlast), die ihrerseits wiederum abhängig ist von den anderen vorstehend aufgeführten Faktoren. Bezüglich der Leistungsfähigkeit ist diese Behauptung ohne weiteres einleuchtend, insofern, als bei gleicher Anzahl von

Zügen, die durch Abstand der Stationen und Fahrgeschwindigkeit bedingt ist, die beförderten Gütermengen sich verhalten wie die Zugeinheiten. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit des Betriebes sei darauf hingewiesen, daß, je größer die beförderten Mengen, desto geringer der Anteil an den Kosten a) für Zugbegleitung- und Maschinenpersonal, für Stationsbeamte, für Bahnunterhaltung, Unterhaltung des rollenden Materials, für allgemeine Unkosten und b) für Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals pro Transporteinheit (z. B. pro Tonnenkilometer) sich stellt. In Betracht kommt ferner, daß im allgemeinen eine Lokomotive, je kleiner sie ist, um so unrationeller im Verbrauch von Kohlen und Wasser arbeitet.

Wachsen daher die zu befördernden Transportmengen über ein bei der Anlage einer Bahn zugrunde gelegtes Maß hinaus, so wird der Fall eintreten können, daß die Betriebskosten zu reduzieren sind dadurch, daß man die Möglichkeit schafft für die Einführung größerer Zugeinheiten durch Umbau der bestehenden Bahnanlage, entweder nur des Oberbaues (Verstärkung der Gleise und eventuell der Brücken) nebst etwa nötiger Verbesserung der Trasse, oder auch Verbreiterung der Spur, wovon, wie ohne weiteres einleuchtet, die letztere Maßregel die wirksamere ist. Dadurch steigen wohl die anteiligen Kosten der vorher unter b) ausgeführten Amortisations- und Zinsquote, es reduzieren sich aber die anteiligen Kosten der unter a) aufgeführten notwendigen Aufwendungen. Eine Abwägung beider gegeneinander bestimmt die Wirtschaftlichkeit und damit Notwendigkeit des Umbaues einer Bahnlinie.

Für die Strecke Swakopmund—Karibib ist ein Umbau im gegenwärtigen Moment insofern schon eingetreten, als für diese Strecke die Otavi-Bahn besteht, auf der infolge besserer Trasse und stärkeren Oberbaues eine Erhöhung der Zugeinheit von 45 Tonnen auf 90 Tonnen Nutzlast eingetreten ist. Neben der Otavi-Bahn, solange deren Leistungsfähigkeit den an sie gestellten Ansprüchen genügt, einen Umbau der unteren Strecke (Swakopmund—Karibib) der Staatsbahn vorzunehmen, würde vom rein wirtschaftlichen Standpunkt aus nicht zu billigen sein, da die Transportselbstkosten durch ein doppeltes Anlagekapital und eine doppelte Verwaltung ganz ungeheuer vergrößert würden. An einen Umbau der Otavibahn in Kapspur (Zugeinheit zirka 120 Tonnen Nutzlast) wird dagegen heranzutreten sein, sobald bei einer gewissen Steigerung des Verkehrs die reinen Betriebskosten einen solchen Umbau aus den vorstehenden Gründen bedingen. Für die Strecke Karibib—Windhuk erscheint indes ein Umbau *schon jetzt dringend nötig*; die wirtschaftliche Begründung ist meines Wissens von Herrn Bauinspektor Schlüpmann (Auswärtiges Amt, Kolonial-Abteilung) bereits bearbeitet, und zwar unter Zugrundelegung einer Transportmenge von 30 000 Tonnen pro Jahr (2500 Tonnen pro Monat).

Ohne Berücksichtigung der Staatsbahnstrecke Swakopmund—Karibib liegen die Verhältnisse zurzeit so, daß von Swakopmund bis Karibib auf der Otavi-Bahn Zugeinheiten von 90 Tonnen, auf der Strecke Karibib—Windhuk Zugeinheiten von 45 Tonnen Nutzlast gefördert werden können, dabei ist trotz gleicher Spurweite ein Übergang der schwereren Betriebsmittel der Otavi-Bahn (von denen, wie oben schon gesagt, die größere Zugeinheit auch abhängt) auf die Staatsbahn wegen des zu leichten Oberbaues der letzteren nicht möglich, es findet deshalb schon jetzt eine Umladung der mit der Otavi-Bahn beförderten Güter in Karibib statt.

Wenn nun unter gewissen Voraussetzungen und bei einer geschätzten Transportmenge von auch nur 30 000 Tonnen pro Jahr (gelöscht wurden in Swakopmund vom 1. Oktober 1905 bis 30. September 1906 282 560 Kubikmeter) ein Umbau der oberen Strecke der Staatsbahn als wirtschaftlich notwendig anerkannt wird, so wäre zu entscheiden, ob der Umbau stattzufinden hat in der Weise, daß nur die Trasse nach Möglichkeit verbessert und der Oberbau verstärkt wird, so daß gleiche Verhältnisse wie bei der Otavi-Bahn geschaffen und dadurch die Umladung in Karibib erspart wird, oder ob man noch einen Schritt weiter gehen und sogleich den Umbau in Kapspur vornehmen soll. Auf den ersten Blick erscheint die erste Möglichkeit als günstiger, da es unnatürlich erscheint, weiter ins Land hinein hinter einer Verzweigung der Stammbahn eine größere Spur für eine Abzweigung zu wählen, als die Stammbahn selbst hat. Die Erwägung indes, daß eine Transportmenge von 30 000 Tonnen pro Jahr den Umbau der Staatsbahn in Kapspur voraussichtlich schon begründet erscheinen läßt, daß danach wohl nicht an einen sehr bald vorzunehmenden Umbau der Otavi-Bahn von Karibib nach Swakopmund zu zweifeln ist, zumal der Otavi-Bahn allein aus den Tsumeb-Minen kaum weniger als 30 000 Tonnen Erze pro Jahr zugeführt werden, wird das Bedenken, das dem Umbau der oberen Staatsbahnstrecke in Kapspur zunächst entgegensteht, sehr bald beseitigen. Denn während beim Umbau der oberen Staatsbahnstrecke in Kapspur die zunächst erforderliche Umladung in Karibib nur als Provisorium bestehen würde, würde sie bei einem Umbau der oberen Staatsbahnstrecke in eine leistungsfähigere 60-Zentimeter-Bahn (Type der jetzigen Otavi-Bahn) definitiv werden, sobald die Otavi-Bahn auf ihrem unteren Ende in Kapspur umgebaut würde, was nach Obigem sehr bald zu erwarten ist.

Nun könnte man nach den derzeitigen Erfahrungen mit der Otavi-Bahn (monatliche Leistungen bis zu 12 000 Tonnen [Bau- und Frachtgüter] im wesentlichen auf 200 Kilometer Transportlänge) vielleicht zu der Ansicht gelangen, daß nach Absinken der jetzt durch Bau und Kriegstransporte außergewöhnlich gesteigerten Ansprüche auf normale Verhältnisse die Otavi-Bahn in ihrer jetzigen Gestalt noch lange auch auf dem unteren Teil genügen wird. Diese Ansicht ist zwar nicht absolut sicher zu widerlegen, aber wohl noch weniger leicht zu begründen, wenn man in Betracht zieht, daß allein die Tsumeb-Mine mindestens 30 000 Tonnen Erze pro Jahr zur Verfrachtung bringt, die in Tsumeb geplanten Hochöfen eine erhebliche Menge an Koks und Kohle erfordern und die Erschließung des für Viehzucht hervorragend aussichtsreichen Damaralandes, das die Otavi-Bahn in ihrem oberen Teile durchquert, wahrscheinlich auch größere Transportmengen der Bahn zubringen wird, und daß alle diese aus dem Norden kommenden bezw. dorthin fließenden Mengen auf dem unteren Teil sich vereinigen mit den Transporten nach und von Windhuk und dem Süden.

Und dann das letzte, wenn auch vielleicht noch in weiterer Ferne liegende Ziel eines Eisenbahnnetzes für Südwestafrika muß doch eine Verbindung der von Swakopmund und von Lüderitzbucht ausgehenden Bahnen über Windhuk sein, und von Lüderitzbucht hat man mit dem Vorbau in Kapspur bereits begonnen. Wie sehr übrigens der Umbau der Staatsbahn, und zwar, wie ich glaube nachgewiesen zu haben, nur der oberen Strecke von Karibib nach Windhuk drängt, wird erwiesen durch die ganz außerordentlich hohen Betriebs- und Unterhaltungskosten der Bahn. Für die Gesamtstrecke Swakop-

mund—Windhuk sind zur Deckung dieser Betriebskosten erforderlich nach dem Etat für 1906

die regelmäßigen Ausgaben	ℳ 1 536 000,00
Zuschuß zur Aufrechterhaltung des Betriebes während Militärverwaltung	ℳ 1 010 000,00
für Brücken	ℳ 370 000,00
	ℳ 2 916 000,00
denen an Einnahmen gegenüber stehen	ℳ 1 190 000,00
so daß an Zuschuß erforderlich werden	ℳ 1 726 000,00

Allerdings muß zugegeben werden, daß dieses ungünstige Ergebnis im wesentlichen durch die Strecke Swakopmund—Karibib verursacht wird.

Ein Teil dieses jährlichen Zuschusses würde voraussichtlich genügen, um Privatkapital zu veranlassen, gegen eine Zinsgarantie Umbau und Betrieb der Bahn zu übernehmen, wobei noch dazu mit ziemlicher Sicherheit darauf zu rechnen wäre, daß wegen der Möglichkeit rationelleren Betriebes auf der umgebauten Strecke eine Inanspruchnahme der Garantiesumme nicht stattfinden würde.

Die obigen Ausführungen sind entstanden auf Grund einer Besprechung mit Herrn Dr. Semler, M. d. R., haben in der Eile zu Papier gebracht werden müssen und sind deshalb nur in bezug auf die wesentlichen Angaben als zuverlässig anzusehen.

Herrn Dr. Semler, M. d. R., ergebenst überreicht.

Swakopmund, 22. Oktober 1906.

Victor Prohl,
Regierungs-Baumeister,
zurzeit Otavibahnbau.

STANFORD LIBRARIES

To avoid fine, this book should be returned on
or before the date last stamped below

SM-9-60-95759

MAR 6 1964

DT 70
.S472
ed. 3

Druck von Hermann's Erben
Hamburg.